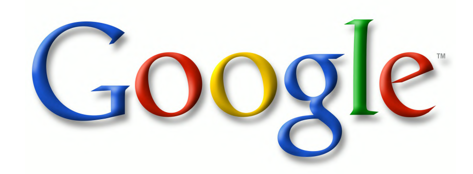
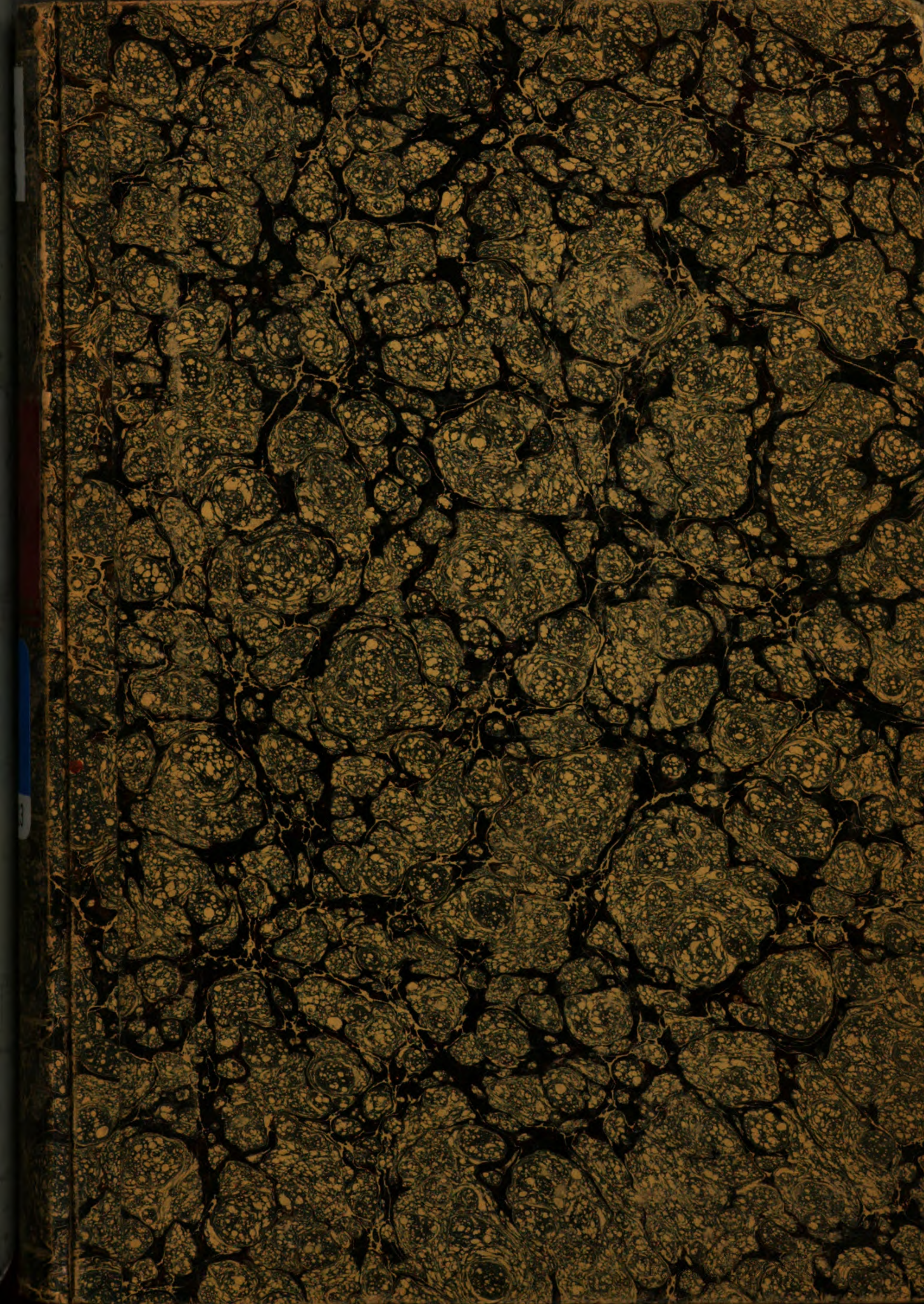
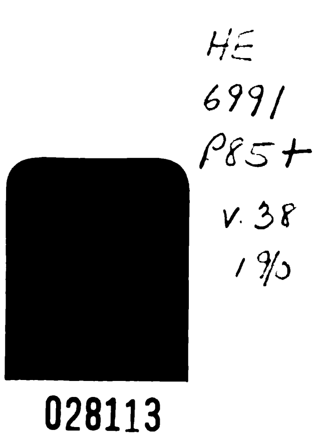
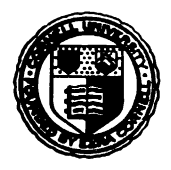











CORNELL UNIVERSITY LIBRARY
3 1924 057 371 860

# ARCHIV

FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFTE

ZUM

AMTSBLATT DES REICHS-POSTAMTS.



ACHTUNDDREISZIGSTER JAHRGANG.

BERLIN 1910.

GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

# Inhalts-Verzeichnis.*)

## I. Weltpostverein und Internationaler Telegraphenverein.



## II. Postwesen.

### A. Einzel-Postverwaltungen.

#### 1. Deutsches Reich.



*) Anmerkung. Die mit einem * bezeichneten Aufsätze sind »Kleine Mitteilungen«.

Seite

### 2. Belgien.



### 3. England.



### 4. Schweiz.



### 5. Ungarn.



### 6. Außereuropäische Länder.



## B. Allgemeine Mitteilungen aus dem Gebiete des Postwesens.





Seite

# III. Telegraphie.

## A. Technik und Betriebseinrichtungen.



## B. Verwaltung.

### 1. Deutsches Reich.



### 2. Belgien.



### 3. England.



### 4. Schweiz.



### 5. Türkei.



### 6. Außereuropäische Länder.



## C. Allgemeine Mitteilungen aus dem Gebiete des Telegraphenwesens und der Elektrizität.

Seite

## IV. Eisenbahnwesen.



## V. Schiffahrt, Kanäle und sonstige Verkehrseinrichtungen.



## VI. Volkswirtschaft, Staatswissenschaften.





## VII. Geographie und Völkerkunde.



## VIII. Aufsätze und Mitteilungen vermischten Inhalts.

Seite

# IX. Literatur.



# ARCHIV
FÜR
# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**Nr. 1.** BERLIN, JANUAR. **1910.**



## Die Post in China im Jahre 1908.

Die Kaiserlich Chinesische Postverwaltung, die von dem Generalinspektor der Zölle und Posten geleitet wird, hat, wie für das Jahr 1907 (siehe Archiv 1909, S. 610 ff.), auch für das Jahr 1908 einen Bericht über die Ergebnisse und die Geschäftsführung veröffentlicht. Der Bericht gibt ein anschauliches Bild von der rastlosen Tätigkeit und dem eifrigen Bemühen der jungen chinesischen Postverwaltung, in dem ausgedehnten Lande ein modernes Postwesen nach dem Muster der europäischen Staaten zu schaffen und es so auszugestalten, daß China in nicht ferner Zeit sich ebenbürtig neben die Länder des Weltpostvereins wird stellen und das angestrebte Ziel, diesem Vereine beizutreten, wird verwirklichen können. Die Schwierigkeiten, die sich der Tätigkeit der Reichspost entgegenstellen, sind in dem gewaltigen Gebiet außerordentlich groß; sie sind nicht nur in der topographischen Lage, in den wenig entwickelten allgemeinen Verkehrsverhältnissen, sondern auch in den von europäischen Sitten und Begriffen so völlig abweichenden Gebräuchen und Lebensbedingungen und in der konservativen, zäh am Althergebrachten hängenden Lebensauffassung des Volkes begründet. Um so höher ist zu veranschlagen, was die Postverwaltung Chinas auch im Jahre 1908 wieder geleistet und erreicht hat.

Auf allen Gebieten des Postdienstes ist eine wesentliche Verbesserung zu verzeichnen. Die Gesamtzahl der P o s t a n s t a l t e n ist von 2803 auf 3493, also um 690 oder 24,6 v. H. vermehrt worden; davon waren 44 Haupt- und Nebenämter, 548 Inlands- und Zweigämter und 2901 Agenturen. Von den Ämtern nahmen 224 unbeschränkt am Postanweisungsdienste teil, während 181 nur Postanweisungen in beschränkter Höhe (bis 10 Dollars statt 50 Dollars) annahmen und auszahlten. Gegen das Jahr 1907 bedeutet dies eine Zunahme der Postanweisungsämter um 18 und 13, zusammen 31. Die Zahl der beförderten

Briefsendungen stieg von 168,3 auf 252,8 Millionen Stück, also um 84,5 Millionen oder 50 v. H.; davon waren 157,7 Millionen Briefe, 2,8 Millionen Postkarten, 70,8 Millionen Drucksachen, 0,1 Millionen Warenproben, 1,6 Millionen portofreie Sendungen und 19,8 Millionen Einschreibbriefe. Die Zahl der beförderten Postpakete stieg von 1 920 000 auf 2 455 000 oder um 535 000 Stück, d. i. 28 v. H., ihr Gewicht von $5^1/_2$ auf über 7 Millionen kg. Mit Postanweisung wurden rund 5 Millionen Haikwan-Taels oder $^1/_2$ Million mehr als im Jahre 1907 umgesetzt. Die Einnahmen zeigten dementsprechend eine sehr befriedigende Steigerung, und das Gesamtergebnis war noch günstiger als im Jahre 1907, obwohl auch die Ausgaben durch die zahlreichen Verbesserungen und Erweiterungen im Postennetz und durch eine namhafte Aufbesserung der Besoldungen des Personals ganz bedeutend zugenommen haben.

Der Postverkehr wickelte sich im allgemeinen glatt ab. Störungen ergaben sich nur da, wo der Betrieb von äußeren Umständen, die außerhalb des Bereichs der Post lagen, abhängig war. So traten in der Mandschurei durch die häufigen Änderungen der Fahrpläne auf der Südmandschurischen Bahn, der Chinesischen Ostbahn und den kaiserlichen Bahnen Nordchinas mehrfach Unsicherheiten und Verzögerungen in der Beförderung der Posten nach und von Europa ein. Durch Überschwemmungen im September und Oktober wurden Bahnkörper unterspült, Brücken fortgerissen und Fahrstraßen zerstört, was auf die Fortschaffung der Posten nicht ohne Einfluß blieb; namentlich traten dadurch auch im Gange der erst neuerdings eingerichteten Expreßzüge zwischen Dairen–Charbin und Peking–Mukden zahlreiche Unterbrechungen ein. Auf den Eisenbahnlinien Peking–Hankau und Peking–Taiyüan wurden die Bahndämme durch starke Regengüsse mehrfach beschädigt. Auch im Wuhubezirke kamen Überschwemmungen vor, die den Boten- und Dampferdienst störten. In Fukien brach im August in der Gegend von Kienyangfu ein Aufstand aus; die Stadt wurde belagert, und die Postverbindungen wurden dadurch 5 Tage lang unterbrochen. In der Provinz Kwangtung verursachten im Juni und Oktober Überflutungen Verluste an Eigentum und Menschenleben, und im Juli unterbrach ein Taifun alle Postverbindungen in Swatau und den südlichen Häfen. Während des Monats April stellten in Kanton die Mannschaften der Schleppschiffe die Arbeit ein, so daß im Delta des Kantonflusses chinesische Ruderboote und Postfußboten zur Postbeförderung herangezogen werden mußten. Bei dieser Gelegenheit fielen übrigens der kaiserlichen Post zahlreiche, von den Privatposten geschmuggelte Briefpakete in die Hände.

Der Bericht teilt China in vier große Hauptgebiete ein: Nordchina mit den Provinzen Tschili, Honan, Schansi, Schensi, Kansu, Mandschurei und Schantung, Mittelchina mit den Provinzen Szetschwan, Kweitschau, Hupeh, Hunan und Kiangsi, Unter-Jangtse mit den Provinzen Anhwei, Kiangsu und Tschekiang, Südchina mit den Provinzen Fukien, Kwangtung, Kwangsi und Yünnan.

Der verkehrreichste dieser Bezirke ist Nordchina. Er umfaßt 1494 Postanstalten, also weit über ein Drittel aller Postanstalten Chinas; 358 davon sind erst im Jahre 1908 neu eingerichtet worden. Die beförderten Briefsendungen nahmen hier um 32 Millionen zu, die Zahl der beförderten Postpakete wuchs um 325 000. Ganz Nordchina zerfällt in drei Hauptpostbezirke, von denen der Petschilibezirk die Provinzen Tschili, Honan, Schansi, Schensi und Kansu umfaßt; die Mandschurei bildet einen Postbezirk für sich, und Schantung ist ebenfalls von dem Petschilibezirk abgezweigt. Der Petschilibezirk ist in seinen Posteinrichtungen von allen Bezirken am weitesten vorgeschritten. Trotz der gewaltigen räumlichen Ausdehnung ist der Verkehr dort so lebhaft, daß der Postbetrieb sich nicht nur durch die Einkünfte bezahlt macht, sondern

auch schon Überschüsse abwirft. Der Bericht bezeichnet denn auch diesen Bezirk als einen Musterbezirk, nach dem der Betrieb allmählich auch in den anderen Bezirken auszubilden sein wird.

Die Provinz Tschili steht mit ihrem Verkehr obenan. In ihr liegt die Hauptstadt Peking. In Peking allein sind im Jahre 1908 58 Postanstalten neu eingerichtet worden, so daß die Hauptstadt jetzt 270 Postanstalten zählt. Allein an Ortsbriefen wurden dort 453 000 Stück aufgeliefert, 75 000 mehr als 1907. In der Stadt werden täglich 9 Briefbestellungen ausgeführt. Der Verkehrsaufschwung in Peking wäre noch mehr in die Erscheinung getreten, wenn nicht durch den Tod des Kaisers und der Kaiserin Witwe auf mehrere Wochen ein Stillstand aller Geschäfte eingetreten, auch im Juni und Juli Peking nicht wiederholt durch gewaltige Regenfälle von Hankau, Kaifeng und Taiyüangfu völlig abgeschnitten gewesen wäre. Von den Unterbezirken des Petschilipostbezirks hat Kaifeng, der die Provinz Honan umfaßt, sich im Jahre 1908 besonders gut entwickelt. Dies ist namentlich auf den Ausbau der Kaifeng-Tschengtschau-Eisenbahn zurückzuführen, die jetzt Honangfu erreicht hat. Die Zahl der Briefsendungen stieg in diesem Unterbezirk im Jahre 1908 um 5 Millionen, die der Pakete um 50 000 Stück, die der Postanstalten um 27. Der Bezirk Kaifeng ist jetzt in drei Teile zerlegt: in das Gebiet nördlich vom Gelben Fluß, in Mittel- und in Süd-Honan; für jeden Teil ist ein besonderer Inspektor bestimmt. Alle drei Bezirksteile sind mit dem Hauptorte Kaifeng durch ein Postennetz verbunden; einzelne Postkurse schließen auch an Stationen der Eisenbahn an, die die Provinz quer durchzieht und jetzt die Hauptverkehrsader bildet. Am lebhaftesten entwickelte sich der Verkehr aber im Hwaikingfu-Gebiete, wo der Mittelpunkt für die Kohlen- und Eisenerzberechtigungen des Pekinger Syndikats — Tsiaotso — liegt. In Kaifeng selbst sind jetzt Straßenbriefkasten in Säulenform aufgestellt worden, die rege benutzt werden. Ein anderer Unterbezirk, der sich auch sehr entwickelt hat, ist der von Taiyüanfu, der die Provinz Schansi umfaßt. Hier sind nicht weniger als 77 Postanstalten neu eingerichtet worden, und die Briefsendungen haben sich um fast 2 Millionen Stück vermehrt. Die Einnahmen reichen jetzt fast zur Deckung der Ausgaben aus, und es ist damit zu rechnen, daß im nächsten Jahre schon ein Überschuß hervortreten wird. In Sianfu, der Hauptstadt der Provinz Schensi, wo sich das Inspektionsbureau für die Provinzen Schensi und Kansu befindet, entwickelt sich der Postverkehr nur langsam. Die beiden Provinzen durchzieht ein langer Postkurs, der Honanfu (Provinz Honan) mit Lantschaufu (Provinz Kansu) verbindet. Vorerst sind nur in Orten, die dieser Kurs berührt, oder die in der Nähe des Kurses liegen, Postanstalten eingerichtet. Nichtsdestoweniger hat sich im Jahre 1908 die Zahl der Briefsendungen von $1^3/_4$ auf fast 3 Millionen Stück gehoben. Da die Ausdehnung des genannten Postkurses über Liantschaufu hinaus zur Zeit wegen der hohen Kosten nicht durchführbar ist, so ist, um die sogenannten *Neuen Besitzungen* von den Vorteilen des Postverkehrs nicht auszuschließen, vorläufig mit den maßgebenden Beamten dieser Stadt ein Abkommen getroffen worden, wonach die gewöhnlichen Briefsendungen von und bis Liantschaufu von Kurieren der Regierung gegen Entrichtung einer besonderen Gebühr seitens der Empfänger oder Absender befördert werden. Dieser Zustand soll im Laufe der Zeit beseitigt werden.

Schnell voran schreitet das Postwesen im Bezirke Tientsin, der von einem besonderen, vom Hauptpostamte Peking unabhängigen Postmeister verwaltet wird. Nächst Peking und Shanghai ist er der verkehrsreichste Bezirk. Die Zahl der Postanstalten wurde von 110 auf 175 vermehrt, die Zahl der Briefsendungen stieg von 19 auf fast 24 Millionen, die der Pakete von 173 000 auf 233 000 Stück, der Betrag der eingezahlten Postanweisungen von 240 000 auf





348 000 Dollars. Zum ersten Male im Jahre 1908 deckten die Einnahmen die Ausgaben. In der Stadt Tientsin selbst mit den fremdländischen Niederlassungen sind jetzt 123 Postanstalten geöffnet; durch die Straßenbriefkasten in Säulenform wurden 255 000 Sendungen aufgeliefert.

In der Mandschurei ist das chinesische Postwesen dagegen noch wenig entwickelt. Der scharfe Wettbewerb der dort bestehenden zahlreichen japanischen Postanstalten bildet ein großes Hindernis; in vielen Orten ist den Geschäfts- und Privatleuten die chinesische Reichspost noch fast unbekannt. Trotzdem hat die Zahl der Postanstalten um 43 — von 73 auf 116 — vermehrt werden können, die Briefsendungen sind von 6 auf 12 Millionen Stück und die mit Postanweisung versandten Beträge von 286 000 auf 513 000 Dollars gestiegen. Da der Bau von Eisenbahnen in der Mandschurei stark zunimmt, ist zu hoffen, daß die Reichspost immer mehr festen Fuß fassen kann.

Gute Fortschritte weisen die drei Postbezirke von Schantung auf. Sehr schwierig liegen freilich die Verhältnisse im Bezirke Tschifu. Dieser ist schwer zugänglich und wimmelt von Straßenräubern; jeder Geschäftsmann ist dort noch sein eigener Postbeamter, und jeder Maultiertreiber befördert heimlich Postsachen. Dennoch bestehen in dem Bezirke bereits 50 Postanstalten; die Zahl der beförderten Briefsendungen stieg von $1^3/_4$ auf $2^1/_2$ Millionen und die der Pakete von 14 000 auf 16 000 Stück. Besser entwickelte sich der Bezirk Tsinan, wo sich die Zahl der Postanstalten von 90 auf 152 vermehrte und neben 6 Millionen Briefsendungen 55 000 Pakete befördert wurden, auch die Ausgaben in den Einnahmen schon volle Deckung fanden. In dem an das deutsche Pachtgebiet anstoßenden Bezirke Kiautschou wurden 10 neue Postanstalten eingerichtet. Da die Postbeförderung durch die Eisenbahn Tsingtau–Tsinan sehr erleichtert wird, steigen die Posteinnahmen sehr schnell.

In Mittelchina ist der Postverkehr trotz der starken Bevölkerung noch wenig entwickelt; doch geht es auch dort damit voran. In der Provinz Szetschwan ist die postalische Bezirksleitung von Tschungking nach der Provinzialhauptstadt Tschengtu verlegt und in die Hand eines besonderen Bezirkspostmeisters gelegt worden. Dadurch ist das Interesse der leitenden Provinzialbeamten für die Entwicklung des Postwesens bedeutend erhöht und ihre Mitwirkung sichergestellt worden. Die Zahl der Postanstalten konnte um 27 (von 151 auf 178) vermehrt werden. In der Provinz Kweitschau, wo nur ein fremdländischer Beamter in Kweiyang tätig ist, hat sich die Zahl der Briefsendungen von 167 000 auf 408 000 erhöht. Auch in der Provinz Hupeh mit Verwaltungsmittelpunkten in Itschang, Shasi und Hankau schreitet die Entwicklung des Postverkehrs vorwärts, wenn diese auch außer Verhältnis zu den Ergebnissen in den nördlichen Provinzen steht. Viel verspricht sich der Bericht von der Zukunft des Bezirks Hankau mit den volkreichen Städten Hanyang und Wutschang, obwohl dort der Wettbewerb der alten Privatposten, der Min-chü, sehr scharf ist und sich nur schwer brechen läßt. Der Briefverkehr hat jedoch dort bereits die stattliche Zahl von 16 Millionen und der Paketverkehr die von 113 000 erreicht; auch haben 38 Briefsammelstellen eingerichtet werden können, deren Umwandlung in Postagenturen geplant ist. In der Provinz Hunan sind Yotschau und Tschangsha die Hauptverkehrsmittelpunkte. In Tschangsha hat die Zahl der Briefsendungen um 1 Million Stück zugenommen; dagegen weist der Paketverkehr einen leichten Rückgang auf. Dies erklärt sich daraus, daß ein großer Teil der für Kweitschau und Yünnan bestimmten Pakete über Tonkin versandt wird, da dieser Weg eine schnellere Beförderung bietet als die gewöhnlichen Postlinien von Yotschau und Tschangsha. Die besten Fortschritte weist aber die Provinz Kiangsi (Hauptpostamt Kiukiang) auf. Dort konnten die

Postanstalten von 61 auf 84 vermehrt werden, und die Einnahmen steigen so schnell, daß sie in naher Zeit die Ausgaben decken werden.

Wesentlich günstiger als in Mittelchina haben sich die Postverhältnisse in Unter-Jangtse gestaltet. In der Provinz Anhwai decken die dort bestehenden beiden Postbezirke Tatung und Wuhu bereits die Ausgaben aus ihren Einnahmen und beginnen Überschüsse abzuwerfen. In Wuhu stieg die Zahl der Briefsendungen im Jahre 1908 um fast 1 Million Stück. Die Provinz Kiangsu mit den Verkehrsmittelpunkten Nanking, Tschinkiang, Schanghai und Sutschau macht gewaltige Fortschritte. Obwohl Nanking in einer armen Gegend liegt, ist die Zahl der Briefsendungen doch in einem Jahre von 4 auf 7 Millionen Stück in die Höhe gegangen. Auch im Bezirke Tschinkiang ist eine Steigerung dieser Sendungen um 3 Millionen eingetreten, und die Einnahmen genügen schon fast völlig zur Deckung der Ausgaben. Die Eröffnung der Eisenbahn Schanghai-Nanking über Sutschau und Tschinkiang im Laufe des Jahres hat sehr zur Hebung des Postverkehrs beigetragen, zumal sich die Eisenbahnbehörden bei den Abmachungen über die Benutzung der neuen Bahn zu Postbeförderungszwecken sehr entgegenkommend gezeigt haben. Der Haupthandelsplatz Chinas, Schanghai, weist schon ganz bedeutende Verkehrsziffern auf. Die Zahl der Briefsendungen hat dort im Jahre 1908 51 Millionen erreicht. Der Verkehr ist so schnell gestiegen, daß das erst jüngst in Schanghai erbaute Posthaus schon beginnt, zu eng zu werden. Durch die Säulenbriefkasten wurden allein 2 Millionen Sendungen aufgeliefert. Die Zahl der in Schanghai erscheinenden Zeitungen ist im Jahre 1908 von 80 auf 108 in die Höhe gegangen. Auch Sutschau entwickelt sich gut. Die Briefsendungen stiegen dort von 3 auf 5 Millionen, die Pakete von 27 000 auf 30 000 Stück. Das Hauptpostamt in Sutschau vermittelt seit Eröffnung der Bahn Schanghai-Nanking den gesamten Verkehr Hangtschaus nach und von Schanghai und den Flußhäfen. Auch die Provinz Schekiang weist gute Ergebnisse auf; die drei Hauptpostämter Hangtschau, Ningpo und Wentschau entwickeln sich vortrefflich, und das erste deckt schon seit Jahren die Ausgaben mit den eigenen Einnahmen. In Unter-Jangtse wurden im Jahre 1908 insgesamt 42 neue Postanstalten eingerichtet; der Briefpostverkehr hat sich um 34 Millionen Sendungen vermehrt, und die Zahl der Pakete stieg um 83 000 Stück.

In Südchina wurde die Zahl der Postanstalten um 204 erhöht. Die Zahl der Briefsendungen wuchs um 10 Millionen, die der Pakete um 99 000 Stück. An dieser Verkehrssteigerung waren hauptsächlich die Provinzen Fukien und Kwangtung beteiligt. In Fukien ist jedoch das gebirgige Gelände für den Ausbau des Postwesens sehr hinderlich; auch ist die Bevölkerung, von den Hafenorten abgesehen, recht arm und zu einem guten Teile noch des Lesens und Schreibens unkundig. Dies gilt namentlich für den Postbezirk Santuao, während der Verkehr in den Bezirken Futschau und Amoy sich schneller entwickelt. Im Bezirk Amoy konnten allein 55 Briefsammelstellen, Vorläufer von Postagenturen, eingerichtet werden. Ausgezeichnete Ergebnisse lieferte die reiche Provinz Kwangtung mit ihren drei Postbezirken Swatau, Kanton und Kiungtschau (Insel Hainan). In Swatau stieg die Zahl der Briefsendungen von 1,8 auf 4,1 Millionen, die der Pakete von 50 000 auf 87 000 Stück. In der Stadt Swatau wurde im Mai ein neues Posthaus unter starker Beteiligung der Behörden und der einheimischen und fremdländischen Bevölkerung eingeweiht. Im Bezirke Kanton wurden im Jahre 1908 163 Postanstalten neu eingerichtet; ihre Gesamtzahl wurde damit auf 570 gebracht. Die Zahl der Briefsendungen hob sich von 16 auf 22 Millionen, die der Pakete von 145 000 auf 177 000 Stück. Erfreulich ist die Erscheinung, daß die einheimische Bevölkerung Kantons sich für ihre Briefe nach Hongkong immer mehr der chinesischen Post bedient;

die Zahl dieser Sendungen wuchs wieder um 60 000 Stück. Auch in den Provinzen Kwangsi und Yünnan zeigt sich eine lebhaftere Verkehrsbewegung als früher, wenn auch namentlich Yünnan schwer unter Überschwemmungen und politischen Unruhen zu leiden hatte.

Wie schon erwähnt, hat namentlich auch der Paketverkehr einen ganz bedeutenden Aufschwung genommen. Von den Empfangsämtern nahm Schanghai mit 317 000 Stück die erste Stelle ein; ihm folgten Peking und Tientsin mit je 233 000, Kaifeng mit 151 000, Kanton mit 135 000, Tschinkiang mit 122 000, Hankau mit 113 000 Stück. Unter den 2 455 000 Paketen befanden sich 216 000 mit einem angegebenen Werte von 14½ Millionen Dollars und 10 000 mit 109 000 Dollars Nachnahme. Die gewaltige Steigerung der Wertangabe (von 3 auf 14½ Millionen Dollars) ist darauf zurückzuführen, daß jetzt bei allen Paketen, deren Wert 30 Dollars im einzelnen übersteigt, der Wert angegeben werden muß (vgl. Archiv 1909, S. 614).

Die Zahl der Einschreibsendungen stieg von 15 auf 19 Millionen Stück. Auch die Zahl der Eilbriefe nahm bedeutend zu; sie ging von 221 000 auf 317 000 Stück hinauf. Dabei ist zu berücksichtigen, daß ein Eilbestelldienst bisher nur in 7 Städten eingerichtet war. An jener Verkehrszunahme war Peking allein mit 40 000, Tientsin mit 32 000 Eilbriefen beteiligt. Eilsendungen sind in China nur bis zum Gewichte von 2 kg im einzelnen zugelassen. Die Gebühr beträgt bis 30 g 10 Cents (= 20 Pfennig) und für jede weiteren 30 g 5 Cents mehr. Die Sendungen müssen am Schalter aufgeliefert werden. Der Aufgeber muß sich für jede Eilsendung einen Eilbestellzettel für 10 Cents lösen, der aus 3 Teilen besteht; ein Teil dient als Einlieferungschein, der andere als Empfangschein für den Empfänger, der dritte gilt als Eilbestellmarke. Das weitere Franko wird in gewöhnlichen Freimarken auf der Sendung selbst verrechnet. Wünscht der Absender den vom Empfänger vollzogenen Empfangschein zu erhalten, so muß er den Einlieferungschein mit einer besonderen Gebühr von 5 Cents vorlegen. Geht eine Eilsendung verloren, so wird dem Absender ein Ersatzbetrag von 5 Dollars gezahlt.

Ein sehr ausführliches Kapitel widmet der Bericht der Ausbildung der Postkurse. Danach ist die Länge der Landpostkurse um 23 500 Li (1 Li = etwas über ½ km), nämlich von 181 500 auf 205 000 Li gestiegen. Die Postlinien auf den Flüssen mit chinesischen Booten nahmen um 2000 Li zu und hatten Ende 1908 eine Gesamtlänge von 20 500 Li. Die Dampfschifflinien hatten eine Ausdehnung von 25 000 Li und die Eisenbahnen eine solche von 12 500 Li. Vielfach sind die bestehenden Landpostkurse durch neue Kurse miteinander verbunden worden; auf einer Reihe solcher Kurse ist statt der Tagesbeförderung Tag- und Nachtverkehr eingerichtet worden, so daß zum Teil ganz bedeutende Wegeabkürzungen und eine namhafte Beschleunigung in der Postbeförderung erreicht worden sind. Es würde zuweit führen, hier auf alle diese Verbesserungen im einzelnen einzugehen, obwohl gerade auf diesem Gebiete die rastlose Tätigkeit der Postverwaltung im Ausbau des Postwesens am schärfsten in die Augen springt.

Von größtem Nutzen für die chinesische Postverwaltung ist der fortschreitende Eisenbahnbau. Im Jahre 1908 sind neue Linien in einer Länge von 1978 Li in Betrieb genommen worden, und weitere 6285 Li sind im Bau begriffen. In der Mandschurei hat eine für die chinesische Post sehr günstige Umgestaltung im Eisenbahnwesen stattgefunden. Jetzt werden die Posten durch die kaiserlichen nordchinesischen Eisenbahnen bis Mukden befördert und finden von da Weiterbeförderung mit der südmandschurischen Linie der Japaner bis Kwantschengtze. Hier gehen sie auf die chinesische Ostbahn über, die den Russen gehört und in Charbin an die Transsibirische Bahn anschließt. Wöchent-

lich gehen von Charbin drei Expreßzüge nach Europa ab. Der chinesische Expreßzug verläßt Peking Sonntag nachts und fährt im Anschluß an den Fährenzug von Dairen nach Kwantschengtze, so daß Reisende und Post unmittelbaren Anschluß an den Expreßzug finden, der von Charbin jeden Donnerstag nachts nach Europa abgeht. Die Post erreicht so Berlin von Peking aus in 13, von Schanghai aus in 15 Tagen. Der Bau der Tientsin–Pukau-Bahn ist im Juli 1908 in Angriff genommen worden und soll im Frühjahr 1910 fertig sein; diese Bahnstrecke wird 1800 Li lang sein. In allen Orten, die die Bahn berührt, sind bereits Postanstalten eingerichtet. Die Kiukiang–Nantschang-Bahn (300 Li) soll in zwei Jahren fertig sein, und 75 Li sollen schon im Laufe des Jahres 1909 in Betrieb genommen werden. Die Wuhu–Kwangtehtschau-Linie (340 Li) schreitet aus Mangel an Mitteln nur langsam im Bau voran. Die Schekiangbahn sollte von Hangtschau bis Kasching schon im April 1909 dem Betrieb übergeben werden. Im Bezirke Kanton sind Bahnlinien zwischen Fatschan und Kongmun, zwischen Kanton und Swatau, zwischen Samschui und Wutschau und zwischen Macao und Kanton geplant. In der Provinz Yünnan befördert die Eisenbahn die Posten bereits mit Bauzügen, die Ende 1909 bis Yünnanfu verkehren sollen.

Die Postverwaltung benutzt auch in weitestem Umfange die zwischen den Seehäfen und den Orten an den großen Strömen verkehrenden Dampfschiffe zur Beförderung der Posten. Auf dem oberen Jangtse besorgen chinesische, britische und japanische Schiffe den Postdienst zwischen Itschang und Schasi; mit kurzen, durch Wassermangel verursachten Unterbrechungen im März und November war die Beförderung sehr regelmäßig. Im August wurden chinesische Dampfer zwischen Schasi und Itu benutzt; der Versuch scheiterte jedoch an der Unregelmäßigkeit der Fahrten. Das gleiche war der Fall zwischen Tschangscha und Yotschau. Von Hankau flußabwärts verkehrt eine große Flotte von Dampfschiffen aller Nationen, britische, deutsche, französische, japanische und chinesische, und alle nehmen Post mit. Auch Sutschau, Hangtschau, Ningpo, Wentschau, Futschau und andere südliche Bezirke, ferner Amoy, Swatau und Kanton haben reichliche Dampfergelegenheiten zur Beförderung der Postsachen nach Orten im Inneren des Landes. In Kiungtschau unterhält eine französische Gesellschaft monatliche Rundfahrten um die Insel Hainan, mit denen ebenfalls regelmäßig Postsachen befördert werden.

Die Zahl der Briefe, die der chinesischen Reichspost in geschlossenen Paketen (clubbed mails) von den Privatposten zur Beförderung übergeben wurden, nahm, nachdem sie im Jahre 1907 um $2^1/_2$ Millionen zurückgegangen war, im Jahre 1908 wieder um 2 Millionen Stück zu. Hieraus ist jedoch keineswegs der Schluß zu ziehen, daß das Publikum sich wieder mehr als früher den Privatposten zuwende; die Erscheinung ist vielmehr lediglich eine Folge der wesentlichen Verbesserungen in den Postverbindungen. Die Privatposten geben es bei den schnelleren Verbindungen, die jetzt die Reichspost geschaffen hat, mehr und mehr auf, daneben ihre eigenen Postverbindungen zu unterhalten, die sich für sie teurer stellen würden als das Porto, das sie der Reichspost zahlen müssen. Dabei ist zu bemerken, daß für jeden in einem Paket enthaltenen Brief Porto zu entrichten ist. Die Privatposten entwickeln sich immer mehr zu reinen Orts-Briefbeförderungsanstalten und beschränken ihre Tätigkeit allmählich auf die Ortsbriefbestellung. Da noch viele Jahre vergehen können, bis die Reichspost in der Lage sein wird, in allen chinesischen Städten eine Ortsbriefbestellung einzurichten, so ist das Weiterbestehen der Privatposten als Ortsbriefbestellanstalten nur erwünscht; sie bilden so eine glückliche Ergänzung der Reichspost. Die Anordnung, daß die Privatposten sich bei der Reichspost anmelden und eintragen lassen sollen, fängt allmählich an, gute

Früchte zu tragen. Nach den vorgenommenen Feststellungen hat sich bereits mehr als die Hälfte der bestehenden Privatposten eintragen lassen. Der Rest wird sich dem auf die Dauer nicht entziehen können; da aber ein Zwang nur schwer auszuüben wäre, so muß man sie einstweilen gewähren lassen. Im Postbezirke Peking gab es 1908 nur noch 19 Privatposten, Hongs genannt, mit 81 Kurieren, die noch Kurse von 1100 Li Länge bedienten; sie übergaben aber trotzdem schon 223 000 Briefe der Reichspost zur Beförderung. In Schensi bestehen noch Schnellprivatposten, die von Bankhäusern (P'ang) unterhalten werden, zwischen Sianfu und Tschungking (2400 Li) und zwischen Sianfu und Tschengtu (2200 Li); sie stellen je eine vierzehntägliche Verbindung her und legen die Wegestrecken in 16 und 12 Tagen zurück. Diese und ähnliche Privatpostlinien in vielen anderen Bezirken bilden nicht überflüssige Ergänzungsanlagen zur Reichspost, so lange diese nicht in der Lage ist, Silber in Paketen zu befördern und Wertbriefe zuzulassen. Im Bezirke Tientsin unterhalten die Privatposten, dort min-chü genannt, kaum noch regelmäßige Postlinien; fast alle übergeben ihre Briefe nach auswärts der Reichspost. In Tschengtu, wo die Reichspost mit ihrer Tätigkeit am spätesten eingesetzt hat, sind Privatpostlinien über ganz Szetschwan verbreitet und leisten dort Vorzügliches; ihre Postverbindungen nach Schensi, Kansu und dem fernen Westen sind ausgezeichnet geregelt und vortrefflich ausgerüstet. Im Bezirke Hankau gibt es 47 eingetragene Hongs mit 50 bis 80 Kurieren, die auf Postlinien von 1700 Li Länge verkehren. Seit September 1907 haben sich dort nicht weniger als 32 min-chü-Hongs zur Eintragung gemeldet; die von ihnen der Reichspost in Sammelbriefen übergebenen Sendungen sind auf 770 000 Stück gestiegen. In Kiukiang sind 21 Hongs tätig mit 100 Kurieren und 100 Briefträgern, die Postlinien von 6000 Li Länge belaufen. Die von ihnen beförderten Briefe, die auf 500 000 Stück jährlich zu schätzen sind, enthalten meist Banknoten, Wechsel und Bargeld für Orte, wo noch keine zum Postanweisungsdienst ermächtigte Reichspostanstalt besteht. Schanghai besitzt 69 Hongs, davon nur 17 noch nicht angemeldete, mit 500 Angestellten, von denen 350 Briefeinsammler und Briefbesteller sind und die übrigen im Bureaudienste verwendet werden. Daneben gibt es noch 350 Privatpostboten, die in der Umgegend von Schanghai Briefe einsammeln, befördern und bestellen und eine Art reisende Postbeamte bilden. Zur Beförderung der Briefe zwischen Schanghai, Sutschau und Hangtschau stehen den Privatpostanstalten 60 Boote, 120 tüchtige Bootführer und 50 Kuriere zur Verfügung. Die Schanghaier Privatposten übergaben der Reichspost im Jahre 1908 rund $^1/_2$ Million Briefe in Sammelpaketen. In Sutschau gab es im ganzen 52 Hongs mit 1500 Li Kurslänge, die gegen 1 Million Briefe beförderten; der Reichspost wurden von ihnen bis jetzt aber keine Sendungen überwiesen. Im Bezirke Futschau bestanden noch 24 Hongs mit 70 Kurieren und Postlinien von 8000 Li Länge; doch haben im Jahre 1908 mehrere davon ihr Geschäft ganz geschlossen, und andere haben zu Nebenbeschäftigungen greifen müssen, um weiter bestehen zu können. Auch im Bezirke Kanton gehen die Privatposten sehr zurück; von 70 Hongs, deren Geschäft im Jahre 1901 noch blühte, sind inzwischen 35 verschwunden, und im Delta des Kantonflusses nimmt die Benutzung der Reichspost ebenfalls derartig zu, daß dort die Privatposten schon jetzt einen schweren Stand haben müssen.

Da China dem Weltpostvereine noch nicht angehört, so ist es für die Auslandsendungen genötigt, mit den Nachbarstaaten besondere Postverträge abzuschließen. Im Jahre 1908 ist ein solcher Vertrag mit Rußland zustande gekommen, und mit Japan und Hongkong schwebten Verhandlungen wegen des Abschlusses von Brief- und Paketübereinkommen. Fremdländische Postanstalten bestehen hauptsächlich in den Vertragshäfen, aber in ziemlicher Zahl

auch im Inneren Chinas; Postanstalten dieser Art sind namentlich in der Mandschurei noch in größerer Anzahl vorhanden. So unterhält Rußland Postanstalten in Charbin, in Kwantschentze und auf einzelnen Stationen der chinesischen Ostbahn. Ein russischer Kurier befördert regelmäßig russische Regierungsdepeschen zwischen Peking und Charbin, und die Russisch-Chinesische Bank besitzt einen besonderen Postdienst zwischen Kwantschengtze und Kirin. Japanische Postanstalten bestehen in Mukden, Antung und den bedeutenderen mandschurischen Marktorten, ferner auf allen Stationen der Süd-Mandschuria- und Antung-Bahn, wo die Eisenbahnbeamten zugleich als Postbeamte tätig sind. Eine im Jahre 1906 von der Postverwaltung von Hongkong in Tientsin eingerichtete britische Postanstalt sollte im Herbst 1907 wieder geschlossen werden; sie hat sich nur dadurch halten können, daß der britische Gemeinderat für das Jahr 1908 den nötigen Zuschuß zur Unterhaltung dieser Postanstalt in Höhe von 7500 Dollars zahlte und für 1909 die Hälfte des 8800 Dollars betragenden Zuschusses deckte. Im Jahre 1908 verließ der britische Feldpostmeister China; das Hauptfeldpostamt wurde dabei von Tangku nach Tientsin verlegt, und die Feldpostanstalten in Lutai, Tangschan und Schanhaikwan wurden geschlossen. In Tschifu unterhält das japanische Postamt eine Postsparkasse, und die Deutschen haben dort einen Telegraphen- und Fernsprechdienst eingerichtet, der sich als sehr nutzbringend erweist. Das französische Postamt in Tschungking sollte geschlossen werden, da es keinen Verkehr mehr zu vermitteln hat. In Schanghai hat die chinesische Post einen kostspieligen und umfassenden Briefbestelldienst eingerichtet, der sich auch auf Grund besonderer Abmachungen mit der deutschen, französischen und russischen Postverwaltung auf die bei deren Postanstalten in Schanghai eingehenden Briefe erstreckt. Der Beitritt der amerikanischen Postverwaltung zu diesem Abkommen für ihre Postagentur in Schanghai ist zu erwarten; nur Japan zieht es vor, in Schanghai wie in anderen Orten seinen eigenen Briefbestelldienst beizubehalten.

Bemerkenswert ist noch, daß es sich die chinesische Reichspost auch angelegen sein ließ, die Lage des Personals zu verbessern. Bisher waren die Postbeamten in ihren Einkünften vielfach ungünstiger gestellt als die im gleichen Range stehenden Zollbeamten, obwohl Postverwaltung und Zollverwaltung vereinigt sind. Im Jahre 1908 ist dem abgeholfen worden, die Postbeamten beziehen jetzt die gleichen Besoldungen wie die Zollbeamten. Sehr wesentlich war dies für die Unterbeamten, deren Zahl heute schon über 8000 beträgt. Die Aufbesserung wird namentlich auch dazu beitragen, daß sich Eingeborene mehr als bisher dem Postdienste zuwenden und in ihm dauernde Beschäftigung suchen. Im Jahre 1908 traten die größeren Bankhäuser Hankaus mit dem Verlangen an die Postverwaltung heran, wegen beschleunigter Übermittlung ihrer Briefe einen besonderen Beförderungsdienst, P'iao-hao genannt, einzurichten. Da jedoch eine wesentlich schnellere Beförderung, als für die Briefe bereits besteht, nicht geschaffen werden konnte, so kam man mit jenen Bankhäusern dahin überein, den bisher nur bei 7 Postanstalten bestehenden Eilbestelldienst weiter auszubauen und auf eine größere Zahl von Orten auszudehnen. Fortan werden zum Eilbestelldienste 50 Postanstalten zugelassen werden. Die Eilbriefe sollen bis kurz vor Abgang der Posten angenommen und in besonders gekennzeichneten Säcken versandt werden, die bei der Ankunft am Bestimmungsort in erster Linie geöffnet werden. Sogleich nach der Ankunft, und ehe die übrigen Briefe geordnet werden, sind die Eilbriefe durch besondere Boten abzutragen, die auch auf Antwort warten oder kurz vor Abgang der nächsten Post zur Abholung der Antwortbriefe sich in der Wohnung wieder einfinden müssen. Soweit möglich, werden die Eilboten mit Zweirädern ausgestattet werden. Es

ist anzunehmen, daß sich der Eilbestelldienst in den Handelsplätzen immer mehr einbürgern und nutzbringend für die Verwaltung gestalten wird.

Der Bericht schaut mit Recht voll Befriedigung auf die bisher erzielten Ergebnisse der Reichspost und hebt namentlich hervor, daß das angestrebte Ziel weit schneller und vollkommener erreicht worden ist, als sich früher auch nur hoffen ließ. Die Reichspost wird eifrig weiter arbeiten, wobei in erster Linie den zahlreichen und berechtigten Klagen über mangelhafte, zu enge und ungünstig gelegene Diensträume abgeholfen werden soll.

---

## Die preußische Staatsbahn als Arbeitgeberin.*)

In der preußischen Staatsbahnverwaltung, diesem größten Betriebsunternehmen der Welt, wurde nach dem Betriebsbericht im Etatsjahre 1907 eine Einnahme von 1 953 984 607 Mark erzielt, d. h. täglich mehr als $5^1/_4$ Millionen Mark. Die Ausgaben beliefen sich in demselben Zeitraum auf 1 361 553 540 Mark. Der Überschuß betrug mithin 592 431 067 Mark und ermöglichte eine Verzinsung des Anlagekapitals von 6,10 v. H.

Im Reiche Breitenbachs wurden im Etatsjahre 1907 nicht weniger als 486 318 Eisenbahnbedienstete beschäftigt, ein Heer, das sogar die Friedenstärke der preußischen Armee an Zahl übertrifft. Von den 486 318 Eisenbahnern befanden sich 173 985 (35,8 v. H.) im Beamten- und 312 333 (64,2 v. H.) im Arbeiterverhältnis.

Daß sich im Bannkreise des geflügelten Rades ganz besonders die Arbeiterschaft einer weitgehenden Fürsorge zu erfreuen hat, zeigen die Lohnsteigerungen, die in den letzten Jahren stattgefunden haben. Während der Durchschnittslohnsatz eines Eisenbahnarbeiters im Jahre 1897 noch 2,48 Mark betrug, stieg er im Jahre 1902 auf 2,76 Mark, um im Jahre 1907 eine Höhe von 3,18 Mark zu erreichen.

Vorbildlich sind die Wohlfahrtseinrichtungen der preußischen Staatsbahnverwaltung. Es waren im Etatsjahre 1907 nicht weniger als 47 221 staatseigene Wohnungen vorhanden, von denen 29 585 Unterbeamten und 7775 Arbeitern überwiesen waren. 9269 Wohnungen entfielen auf mittlere und 592 Wohnungen auf höhere Beamte.

Um den Unterbeamten und Arbeitern die Errichtung von Eigenhäusern zu erleichtern, wurden Staatsdarlehne bis zum Höchstbetrage von 6000 Mark gewährt. Der Schuldner hat mindestens 6 v. H. des empfangenen Darlehns jährlich zu entrichten, und zwar $3^1/_2$ v. H. zur Verzinsung und $2^1/_2$ v. H. unter Zuwachs der ersparten Zinsen zur Tilgung des Darlehns, für das eine Hypothek an erster Stelle im Grundbuch einzutragen ist.

Da die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs es erfordert, daß im äußeren Betriebsdienste nur Personen beschäftigt werden, die sich im Vollbesitz ihrer körperlichen und geistigen Gesundheit und Rüstigkeit befinden, bestellt die Eisenbahnverwaltung vertragsmäßig Bahnärzte, denen die ärztliche Fürsorge für die mittleren und unteren Beamten des äußeren Dienstes und ihrer Familienangehörigen obliegt. Außerdem gehört zu den Pflichten der Bahn-

*) Mit Genehmigung des Verlags aus der *Zeitschrift der Eisenbahnpraktikanten* abgedruckt.



ärzte die regelmäßig wiederkehrende Untersuchung der im Betriebe beschäftigten Bediensteten auf das Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen, die Hilfeleistung bei Unfällen, die Beaufsichtigung der Rettungskasten und die Erstattung von Gutachten. Für den bahnärztlichen Dienst mußte die Eisenbahnverwaltung im Etatsjahre 1907 einen Betrag von 15,50 Mark für den Kopf eines Beamten aufwenden.

Zur Pflege und Hebung des Gesundheitszustandes des Personals waren im Etatsjahre 1907 886 Badeanstalten mit 1573 Brause-, 1683 Wannen- und 51 Dampf- und anderen Bädern vorhanden. Die Benutzung der Bäder durch die Angestellten des äußeren Dienstes erfolgt unentgeltlich. Die Angehörigen der Angestellten können die Bäder gegen eine geringe Vergütung benutzen.

Zur ständigen Heilbehandlung lungenkranker Arbeiter sind Lungenheilstätten in Schreiberhau und in Melsungen vorhanden. Um alten, alleinstehenden Invaliden eine Stätte zu bieten, in der sie gegen Abtretung eines Teiles ihrer Rentenbezüge sorgsame Pflege finden und ihren Lebensabend ruhig und sorgenfrei verbringen können, sind Invalidenheime in Jenkau (bei Danzig), in Birkenwerder (Mark) und in Herzberg (Harz) geschaffen worden.

Um das Bewußtsein der Zusammengehörigkeit der Beamten und Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung als Glieder eines großen staatlichen Verwaltungskörpers zu beleben und zu kräftigen und zur Pflege guter, auf Vertrauen beruhender Beziehungen zwischen den Organen der Verwaltung und den Bediensteten waren im Jahre 1907 701 Eisenbahnvereine mit 392 300 Mitgliedern tätig. Die Aufgabe der unter höheren, mittleren und unteren Beamten sowie Arbeitern stehenden Eisenbahnvereine besteht in der Pflege der Geselligkeit, Unterhaltung und Fortbildung durch Einrichtung von Lesezimmern, Büchereien und Unterricht, Verbesserung der wirtschaftlichen Lage durch Gründung von Wohlfahrtseinrichtungen, Spar- und Darlehnskassen usw. Zu den bereits vorhandenen Erholungsheimen der Eisenbahnvereine in Borkum und Ilsenburg (Harz) trat im Etatsjahr 1907 noch das im Direktionsbezirk Erfurt gelegene Erholungsheim in Elgersburg hinzu. Um erkrankten Eisenbahnarbeitern eine über die reichsgesetzlich vorgeschriebenen Leistungen hinausgehende Fürsorge angedeihen zu lassen, unterhält der Verband der Eisenbahnvereine eine Krankenkasse, bei der sich die krankenversicherungspflichtigen Mitglieder der Eisenbahnvereine zu dem gesetzlichen Krankengeld einen Zuschuß in der Höhe versichern können, daß sie während der Krankheit keinen Ausfall am Arbeitsverdienst erleiden.

Als ein weiteres Zeichen für das Gefühl der Zusammengehörigkeit aller Eisenbahner ist ferner der im Jahre 1902 gegründete Eisenbahntöchterhort anzusehen, der die Aufgabe hat, unverheirateten Töchtern verstorbener Beamten und Arbeiter Beihilfen zu gewähren. Im Etatsjahre 1907 konnten in 454 Fällen 41 000 Mark Unterstützung gezahlt werden. Das Vermögen des Töchterhorts betrug am Schlusse des Etatsjahrs 1907 426 200 Mark. Außerdem war ein besonderer Fonds von 190 000 Mark vorhanden für ein Töchterheim, das im Jahre 1909 in Erfurt erbaut werden soll.

Von großer wirtschaftlicher Bedeutung für die Eisenbahner ist schließlich der Brandversicherungsverein, der im Jahre 1907 231 634 Mitglieder zählte. Der Brandversicherungsverein nimmt Versicherungen gegen Brandschäden von allen Mitgliedern zum Preise von 40 Pf. für 1000 Mark Versicherungsumme entgegen. Bei dieser geringen Prämie ist es auch jedem

Arbeiter in dem entlegensten Dorfe möglich, seine Habe gegen Brandschaden zu versichern.

Der verstorbene Minister von Budde äußerte vor einigen Jahren im preußischen Abgeordnetenhause, er werde sich in der Fürsorge für sein Personal von niemandem übertreffen lassen. Der Betriebsbericht für das Jahr 1907 läßt erkennen, daß der Nachfolger des Herrn v. Budde in denselben Bahnen wandelt.

## Spaniens Kolonialbesitz in Marocco.

Von Dr. A. Serbin in Friedenau.

An der Nordküste Maroccos besitzt Spanien eine Reihe von befestigten Plätzen, die es teils selbst erobert, teils von den Portugiesen ererbt hat. Der einzige Nutzen, den Spanien aus diesen Besitzungen bisher zu ziehen vermochte, war, daß es von diesen Beobachtungsposten aus einen Einblick in manche inneren Vorgänge Maroccos erhielt, und daß es hier Bagnos für Verbrecher, sogenannte Presidios, errichtete, die ein Entweichen fast unmöglich machten. Die Presidios bestehen aus den Städten und Forts Ceuta, Melilla, Penon de Alhucemas, Penon de Velez de la Gomera und den Islas Chafarinas. Als die Portugiesen im Jahre 1640 ihre Unabhängigkeit von Spanien zurückgewannen, blieb Ceuta den Spaniern treu, so daß diese Stadt der letzte Rest der portugiesischen Gebietsteile ist, die durch die Siege Albas an Spanien fielen. Die meisten anderen Plätze stammen aus den glorreichen Tagen Kaiser Karls V., zum Teil wurden sie, wie die Chafarinas, erst im vorigen Jahrhundert erworben. Der große Cineros hatte sich mit dem Plane getragen, von diesen Küstenorten aus bis zum Atlas vorzudringen. Die römisch-deutsche Kaiserkrone aber, die dem jungen Könige Karl zufiel, lenkte die spanischen Heere nicht nach dem Süden, sondern nach dem Norden. Tunis, Dscherba, Oran, Merzalquiver gingen der spanischen Macht verloren. So blieben ihr nur die genannten Presidios übrig, weltvergessene Plätze, wo man nur Sträflinge und zum Tode gelangweilte Soldaten sieht.

An der großen, aber unsicheren Bucht von Melilla liegt die gleichnamige Festung, die zweitgrößte Besitzung der Spanier an der maroccanischen Küste. Mit Ausnahme des regelmäßigen spanischen Postschiffs ankern nur selten andere Schiffe in dem südöstlich von der Stadt gelegenen Hafen; über der Stadt erhebt sich das stattliche Fort San Luis de la Marina. Jenseits des Forts durchschneidet ein breiter Wallgraben, über den eine Zugbrücke führt, den Isthmus in seiner ganzen Breite und sichert die Festung vor jeder Überraschung der Kabylen. Die gesundheitlichen Verhältnisse des Presidio waren in früheren Zeiten sehr schlecht, und besonders die Sträflinge wiesen eine hohe Sterblichkeitsziffer auf. Der Grund lag darin, daß der Uad Farkhana (Rio del Oro) unmittelbar unter den Mauern der Stadt mündete, wo er sich ein sumpfiges Delta geschaffen hatte und die Umgebung mit seinen übelriechenden, fiebererregenden Ausdünstungen verpestete. Seitdem der Fluß in einem neu gegrabenen Bette bedeutend weiter südlich von der Stadt in das Meer geleitet und der Sumpf zum großen Teile trockengelegt worden ist, hat sich der Gesundheitszustand wesentlich gebessert. Als im Jahre 1885 die deutsche Regierung mit dem Sultan von Marocco in nähere

Berührung getreten und wechselseitig Gesandtschaften entsendet worden waren, die ausschließlich die Anbahnung eines regeren Handelsverkehrs im Auge hatten, da durchschwirrten die verwegensten Gerüchte über die vermeintlichen Pläne Deutschlands die Welt. Die Spanier wurden um ihr sehr zweifelhaftes Vorrecht an der maroccanischen Küste besorgt und begannen nun die Befestigungen Melillas, die im Jahre 1848 durch ein Erdbeben schwer erschüttert und schon recht baufällig geworden waren, wieder auszubessern und dazu eine zweite Mauer aufzuführen. Aus dieser Zeit stammt zum großen Teile auch der Gürtel von Befestigungen, der die Stadt in weitem Bogen westwärts auf dem Festland umgibt. Die nördlich gelegenen Hügel und Felsen sind mit kleinen Schanzen und Blockhäusern gekrönt; an sie schließen sich im Süden, wo sich das Tal erweitert, die größeren Befestigungen. Der Afrikareisende de Segonzao entwirft auch von diesem doch verhältnismäßig verkehrsreichen Presidio das folgende, wenig anmutende Bild: »Die Soldaten scheinen hier vor langer Weile zu sterben. Ihr Dienst auf dieser undankbaren Erde ist eine schwer zu tragende und eintönige Verbannung. Nur hin und wieder wird ihre Erstarrung durch eine tückische nächtliche Unternehmung der Rifioten unterbrochen; dann verdoppelt man für einige Zeit die Zahl der Posten, macht häufige Streifgänge, verwendet größere Sorgfalt auf den Wachtdienst. Aber nur zu bald wird man dieses Zustandes überdrüssig und fällt in die alte Sorglosigkeit zurück. Die Festung ist ein Gefängnis für Sträflinge, ein Verbannungsort für deren Wächter«. Der Handel hatte sich in Melilla wenigstens leidlich entwickelt; seine Karawanen versorgten das östliche Marocco und gingen bis nach Oudjda und Debdou. Dann aber bedrohte französische Rührigkeit den keimenden Wohlstand von Melilla. Die Franzosen haben neuerdings Oudjda besetzt, und ihr Plan, eine Bahn von Tlemcen nach der algerischen Grenze zu bauen, bedeutet einen Vernichtungschlag gegen Melilla. Um es zu retten, hatten die Spanier einen Handels- und Militärposten bei der Lagune Mar Chica zwischen der Stadt und der Mündung des Muluya errichtet; sie planten einen Bahnbau, um sich abseits von der Küste Mineralreichtümer zu erschließen. Dies gab die Veranlassung zur Eröffnung der jetzigen Feindseligkeiten zwischen ihnen und den Rifioten.

Von sehr untergeordneter Bedeutung ist das Presidio Penon de Velez de la Gomera, das dem Orte Gomera gegenüber auf einer kleinen Insel liegt. 105 km südöstlich von Ceuta entfernt ist es seit 1564 im dauernden Besitze der Spanier. Man kann sich von der Annehmlichkeit des Aufenthalts in diesem Presidio eine Vorstellung machen, wenn man weiß, daß dieser Penon (steiler Fels) nichts ist als eine nackte Klippe, ohne eine Spur von Erde oder trinkbarem Wasser. Wasser sowie sämtliche Lebensmittel müssen von Spanien herübergebracht werden. Auch alle zum Bau der Befestigungen und der Wohnungen nötigen Stoffe kamen auf diesem Wege. Die Anlage des Presidio auf einer solchen öden Klippe hat die Bewunderung der Maroccaner dermaßen erregt, daß sie die Anlage zum Gegenstande der märchenhaften Versicherung machten, die Festung sei in einer Nacht entstanden. Den Strahlen einer glühenden Sonne ausgesetzt, schmachten die unglücklichen Soldaten in diesem Backofen. Nirgends so sehr wie in dieser Garnison äußert sich das Heimweh unter der beschäftigungslosen Besatzung. Man hat deshalb schon oft vorgeschlagen, den gottverlassenen Posten gegen einen anderen maroccanischen Hafenort zu vertauschen. Ehemals dehnte sich die spanische Macht weit über die der Insel gegenüberliegenden Gestade. Der nur wenige Kilometer entfernte Ort Bades wurde von den Spaniern im Jahre 1508 zerstört, also ein Jahr früher, als

sie sich in Oran festsetzten. Die Einwohner zogen sich damals nach der Ortschaft Snada zurück. Ein lebhafter Handel von Bades nach Fez, der besonders in den Händen von Genueser Kaufleuten lag, hat im Laufe der Zeit bedeutend verloren. Gegenwärtig liegt diese Handelsstraße vollkommen verlassen, der Verkehr auf ihr ist durch die unruhigen Anwohner zu sehr bedroht.

Ebenso unbedeutend ist das Presidio Penon de Alhucemas, zu deutsch so viel wie Lavendelinsel, das nur 85 km von Melilla entfernt ist. Die Inselchen, die das Presidio bilden, sind tief in die in Form eines Halbkreises von 10 km Durchmesser eingeschnittene Bucht gebettet, die vom Kap Moro und vom Kap Anilates gebildet wird, und bestehen aus der großen, im besonderen den Namen Alhucemas tragenden Insel und den kleineren Inseln del Mar und de Tierra. Während die Insel Alhucemas durch eine Entfernung von etwa 8 km von der nächsten Spitze des Festlandes, die nach herumliegendem Mauerwerke Kap Mampuesta genannt wird, in ziemlich genau südwestlicher Richtung getrennt ist, liegt die Insel de Tierra nicht 1800 m vom Kap Puntilla entfernt und ist in gerader Linie zwischen dieses Kap und die Isla del Mar eingeschoben, die etwa 3600 m von Kap Puntilla entfernt ist. Während die dem Lande nächste Insel der spanischen Besatzung nur als Friedhof dient, wird die Isla del Mar zur Gewinnung von Steinen benutzt. Die Reede, auf der die Fahrzeuge entladen werden, befindet sich im Süden der Hauptinsel, zwischen dieser und dem Festlande. Von Alhucemas aus scheinen verhältnismäßig die meisten Sträflinge nach dem Festland entflohen zu sein; sie liefern einen Zuwachs zu den zahlreichen Renegaten unter den Maroccanern.

Die wichtigste Besitzung Spaniens an der maroccanischen Küste ist Ceuta, das — am Fuße des Djebel Musa gelegen — politisch zur spanischen Provinz Cadiz gehört. Es erhebt sich gerade gegenüber von Gibraltar auf einer halbinselartigen Landzunge. Die 7000 bis 8000 Einwohner zählende Stadt zerfällt in die am Ausgangspunkte der Halbinsel liegende Altstadt und die neue Stadt oder Almina. Am äußersten Ostrande des Monte del Acho, der den größten Teil der Halbinsel einnimmt, erhebt sich die Zitadelle Ceutas. Rings um den Rand der fast 5 km langen Halbinsel zieht sich ein dichter Saum von Forts und Batterien, die mit zahlreichen Geschützen bestückt sind. Ceuta ist äußerlich und auch nach dem geologischen Aufbau Gibraltar sehr ähnlich; sein Handel kann sich indes bei weitem nicht mit dem Gibraltars messen. Im Nordwesten erblickt man die sieben Hügel, die der ehemals daneben gelegenen römischen Stadt den Namen Septem Fratres eintrugen, woraus dann Septa und schließlich Ceuta entstand. Vielleicht rührte diese Bezeichnung auch von den sieben Vorsprüngen der Halbinsel her, auf der sich die Stadt erhebt. An der Stelle von Ceuta stand eine der Säulen des Herkules, Abyla, die andere, Calpe, im heutigen Gibraltar. Ceuta hat in der Geschichte der spanischen Araber eine große Rolle gespielt. Es gehörte hintereinander verschiedenen mohammedanischen Herrschergeschlechtern, bis es 1415 von den Portugiesen besetzt wurde. 1580 ging es in spanischen Besitz über. Die Maroccaner haben wiederholt versucht, die Stadt den Spaniern zu entreißen; so hatte sie am Ende des 17. und am Anfange des 18. Jahrhunderts eine sehr lange Belagerung auszuhalten. Unter der mohammedanischen Herrschaft war Ceuta der Mittelpunkt eines bedeutenden Handels zwischen der Levante, Afrika und Italien, ein Hauptsitz für Künste und Wissenschaften, berühmt wegen seiner Seiden-, Messing- und Eisendraht-Erzeugung und seiner Korallenfischereien. Auch die Herstellung von Papier und den Baumwollbau hatten die Araber eingeführt. Unter der portugie-

sischen Herrschaft bewahrte Ceuta den alten Glanz, unter den Spaniern dagegen verlor es so ziemlich alle Handelsbedeutung.

Die Stadt hat, wie wir einem Reisebrief entnehmen, elektrische Beleuchtung und ist verhältnismäßig sauber. Eigenartig ist das Straßenleben. Offiziere und Soldaten, die meistens gut gekleidet sind, zerlumpte Nichtstuer, reizende Spanierinnen, die geschickt den unentbehrlichen Fächer handhaben, malerisch gekleidete, aber schmutzige Maurenfrauen, Verbrecher im blauweißen Sträflingsanzuge, kräftige, hochgewachsene Mauren mit nackten Beinen und grobem Umhange mit Kapuze bewegen sich oder lungern auf der Hauptstraße und den öffentlichen Plätzen umher. Dazwischen trotten kleine Esel oder häßliche Maultiere, die mit Gütern schwer beladen sind. Vereinzelt sieht man auch zweiräderige Karren oder schwerfällige Droschken. Andere Verkehrsmittel gibt es nicht, da die Stadt von dem Hinterlande vollkommen abgeschlossen ist. Das Fehlen des Hinterlandes und der Mangel an fruchtbarem Boden erklärt die geringe Entwicklung von Handel und Verkehr.

Um ein Haar wäre Ceuta den Briten in die Hände gefallen, wie das gegenüberliegende Gibraltar. In dem Unabhängigkeitskriege, den Spanien mit Napoleon führte, besetzten die Engländer als Verbündete der Junta von Cadiz die Festung Ceuta, um sie vor einem französischen Handstreiche zu schützen. Als Napoleon nach Elba verbannt worden war, bedurfte es großer Anstrengung Spaniens, um das englische Kabinett zur Herausgabe Ceutas zu bewegen. Schon damals dienten die Presidios zu einem sicheren Gewahrsam für alle Gattungen von Verbrechern, denen ein Entweichen nach dem Festlande fast unmöglich wurde. Obgleich Marocco mit Spanien amtlich im Frieden lebte, waren die Bewohner des Rif und der bis Ceuta reichenden Sierra Bullones nicht geneigt, hierin den Weisungen der Scherifischen Majestät zu folgen; während die Engländer vom nahen Gibraltar aus mit Marocco einen lebhaften Verkehr unterhielten, wagten sich die Spanier nicht aus dem Bereiche der Festungsmauern heraus. Wer die gewölbten Tore der Festung verließ, war seines Lebens nicht sicher. Von einem Handel, einem Verkehr war keine Rede. Diesem Zustande machte der spanisch-maroccanische Krieg 1859 bis 1861 ein Ende.

Als letztes Stück der spanischen Besitzungen an der maroccanischen Nordküste sind noch die Chafarinasinseln zu erwähnen. Dieses Presidio ist eine noch ganz junge spanische Erwerbung. 1849 plante Frankreich die Besetzung dieses militärisch wichtigen Punktes. Die Spanier aber hatten davon Wind bekommen und hißten kurz vor Ankunft der von Oran ausgesandten französischen Abteilung die spanische Flagge auf den damals herrenlosen Inseln. Die drei Inseln, die zu der Gruppe gehören, liegen in genau westöstlicher Richtung in einer ungefähr 1500 m langen Linie dem Cabe del Agua auf 3000 m gegenüber und schließen gegen Norden einen vorzüglichen Ankergrund ab, der fast in jeder Richtung gegen Wind und Wellen geschützt ist. Die Inseln bestehen aus reinem Granit und entbehren vollständig des natürlichen Wassers. Am westlichsten liegt die größte, aber nur zeitweise bewohnte Insel Isla del Congresse, dann folgt die Isla Isabella Segunda, die der kleinen Garnison, der Zivilbevölkerung und etwa 800 Sträflingen als Unterkunft dient. Die dritte, Isla del Rey, ist völlig unbewohnt. An und für sich unbedeutend, könnten diese Inseln zu einem Besitze von großer Wichtigkeit werden; sie haben einen vortrefflichen Hafen und beherrschen das Mündungsgebiet des Muluya, des ansehnlichsten Flusses Maroccos. Bis jetzt war den Presidios in ihrer Abgeschlossenheit jede Möglichkeit einer besseren wirtschaftlichen Entwicklung genommen. Die Spanier

haben für sie bedeutende Aufwendungen gemacht, während der Nutzen, den sie gewähren, ganz unbedeutend ist. Marocco selbst empfindet sie als einen Pfahl im Fleische, so daß der Sultan erklären konnte, die Rifioten würden sich nicht eher beruhigen, als bis die Spanier die Presidios aufgegeben hätten.

---

# KLEINE MITTEILUNGEN.

Elektrischer Eisenbahnbetrieb im nördlichen Schweden. Auf der nördlichsten Eisenbahn Schwedens, der Strecke vom Eisenerzbezirke Kiruna bis zur norwegischen Grenze, wird demnächst elektrischer Betrieb eingerichtet werden. Die schwedische Staatsbahnverwaltung hat, wie der *Export* mitteilt, mit zwei Firmen, die ein gemeinsames Angebot eingereicht hatten, der Allgemeinen schwedischen elektrischen Gesellschaft in Westerås (Allmänna svenska elektriska bolaget) und den Siemens-Schuckert-Werken in Berlin, einen Vertrag über die Ausführung der neuen Einrichtung abgeschlossen. Mit dem elektrischen Betriebe will man eine höhere Leistungsfähigkeit der in erster Linie für die Beförderung von Eisenerz nach dem norwegischen Ausfuhrhafen Narvik gebauten Eisenbahn Kiruna-Reichsgrenze erzielen, da die Bahn mit den jetzigen Betriebsmitteln den immer größer werdenden Verkehr nicht mehr zu bewältigen vermag. Die für den Vertrag erforderliche Genehmigung des schwedischen Reichstags ist mit Sicherheit zu erwarten. Das Angebot der beiden Firmen erstreckt sich auf alle Leitungen, zwei Schnellzugs- und zwölf Güterzugslokomotiven, Umformeranlagen auf den Bahnhöfen Kiruna, Tornaträsk, Abisko und Vassijaure. Die Kosten sind auf 5 120 000 Kr. (1 Kr. = 1,125 ℳ) berechnet. Die Kraftanlagen werden vom Staate gebaut. Nach den Vorschlägen der Staatsbahnverwaltung wird der Ausbau der im Torneå-Elf liegenden Wasserfälle Tarakoski und Vakkokoski, die als Kraftquellen benutzt werden sollen, 7 500 000 Kr. erfordern, so daß sich die Gesamtkosten der Einführung des elektrischen Betriebs auf etwa 13 000 000 Kr. stellen werden. Beide beteiligten Gesellschaften führen die Anlagen mit eigenem Kapital aus. Der Staat bezahlt Zinsen und Tilgungsbeträge und hat das Recht, die Anlagen jederzeit zu erwerben. Nach 25 Jahren fallen sie ihm ohne weitere Zahlung zu. Entsprechen die neuen Anlagen nicht den gestellten Bedingungen, so müssen die Gesellschaften sie ohne Kosten für den Staat entfernen und die Bahn wieder in den früheren Zustand versetzen. Wenn die Betriebskosten einen vereinbarten Betrag übersteigen, so bezahlen die Gesellschaften dem Staate den Mehraufwand; bleiben die Betriebskosten hinter jenem Betrage zurück, so erhalten die Gesellschaften zwei Drittel und der Staat ein Drittel der Ersparnisse. Sobald die Direktion des schwedischen Wasserfallwesens ihre Vorschläge über die als Kraftquellen zu benutzenden Wasserfälle abgegeben hat, wird die Regierung eine Vorlage für den im Januar 1910 zusammentretenden Reichstag ausarbeiten.

Schweden plant schon seit längerer Zeit die Umgestaltung des gesamten südlichen Staatsbahnnetzes für den elektrischen Betrieb (Archiv 1907, S. 507). Auf die Ausführung dieses Planes werden die Erfahrungen nicht ohne Einfluß sein, die man bei dem bevorstehenden elektrischen Eisenbahnbetrieb im Norden machen wird.

---



# LITERATUR.

**Die Fernsprechtechnik der Gegenwart** (ohne die Selbstanschlußsysteme) von **C. Hersen** und **R. Hartz**, Telegrapheningenieuren bei der Telegraphen-Apparatwerkstatt des Reichs-Postamts. Nr. V der von Karras herausgegebenen Sammlung »Telegraphen- und Fernsprechtechnik in Einzeldarstellungen«. Dritte bis siebente Lieferung, je 64 Seiten. Verlag von Fr. Vieweg und Sohn in Braunschweig. Preis jeder Lieferung 2 Mark 50 Pf.*)

Die weiter erschienenen Lieferungen 3 bis 7 des Werkes entsprechen in der Sorgfalt der Darstellung und der Genauigkeit der Zeichnungen den ersten beiden Lieferungen. Wir heben einige Einzelheiten heraus.

Die Sicherung der Leitungen und Apparate gegen gefährliche Spannungen und schädliche Ströme ist auf mehr als zwei Bogen mit einer Ausführlichkeit behandelt, wie sie bisher wohl noch nicht geboten worden ist. Diesem Abschnitte sind allein 50 Zeichnungen beigegeben.

Der Abschnitt *Klinken und Kabel* wird mit einer schematischen Darstellung der hauptsächlichsten Klinkenanordnungen eingeleitet (vgl. Fig. 226). Hierauf werden die gebräuchlichsten Klinken und Klinkenstreifen nach Lagerung und Packung der Federn, Kontaktdruck der Klinken, Befestigung der Hülsen usw. eingehend besprochen. Sodann wird die Bauart der Klinkenkabel erörtert. Hier hätte man vielleicht wünschen mögen, einige Zahlenangaben über das hygroskopische Verhalten der einzelnen Kabelarten zu erhalten.

Der 22. Abschnitt *Rufstromquellen* bespricht u. a. ganz neue, bei uns noch nicht allgemein eingeführte Apparate und Betriebsmittel, wie die Polwechsler für den Zweigleitungsbetrieb, die Vorrichtungen für den *Heulanruf*, die akustische Kennzeichnung besetzter und gestörter oder sonstwie vorübergehend nicht betriebsfähiger Anschlußleitungen.

Weitere Abschnitte handeln von den Umschalteeinrichtungen, besonders von den Vielfachumschaltern. Nach einer kleineren Abhandlung über die Umschalteeinrichtungen für kleine Fernsprechämter wird im 24. Abschnitte eine sehr übersichtliche *Einführung in die Vielfachsysteme* gegeben, in der die Begriffe *Vielfachbetrieb, zwei- und dreiadrige Vielfachschaltung, Ein- und Zweischnursystem, Fassungsvermögen der Vermittlungsanstalten* usw. kurz und klar behandelt werden. Hierauf folgen im 25. Abschnitte die Vielfachumschalter für den O. B.-Betrieb, woran sich — gleichsam als Fortsetzung des 24. Abschnittes — im 26. Abschnitte eine eingehende Erörterung der Grundschaltungen für den Z. B.-Betrieb schließt.

Vielseitig und reichhaltig ist, was dann in den Abschnitten 27 bis 33 in der sechsten und siebenten Lieferung über die dreiadrigen und zweiadrigen Z. B.-Systeme, den Verbindungsleitungsverkehr, die Gruppen- und Verteilersysteme sowie die Zwischenverteiler auf mehr als 100 Seiten (mit über 60 Zeichnungen) gebracht wird.

*) Vgl. die Besprechung der ersten beiden Lieferungen, Archiv 1909, S. 531.

## Literaturnachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichs-Postamts.

(September bis November 1909.)

### A. Liste der Zeitschriften.

1. Amtliche Nachrichten des Reichs-Versicherungsamts. Berlin.
2. Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie. Berlin.
3. Annalen des Deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft. München und Berlin.
4. Arbeiter-Versorgung. Groß-Lichterfelde.
5. Archiv für Eisenbahnwesen. Berlin.
6. Archiv für öffentliches Recht. Tübingen.

6a. Archiv für Post und Telegraphie. Berlin.

7. Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. Tübingen.
8. Armee-Verordnungsblatt. Berlin.
9. Asien. Organ der deutsch-asiatischen Gesellschaft. Berlin.
10. Die Bank. Monatshefte für Finanz- und Bankwesen. Berlin.
11. Berliner Architekturwelt. Berlin.
12. Blätter für Architektur und Kunsthandwerk. Berlin.
13. Blätter für Genossenschaftswesen. Berlin.
14. Blätter für Post und Telegraphie. Zeitschrift der höheren Post- und Telegraphen-Beamten. Berlin.
15. Concordia. Zeitschrift der Zentralstelle für Volkswohlfahrt. Groß-Lichterfelde.
16. Deutsche Bauzeitung. Berlin.
17. Deutsche Erde. Zeitschrift für Deutschkunde. Gotha.
18. Deutsche Juristen-Zeitung. Berlin.
19. Deutsche Kolonialzeitung. Berlin.
20. Deutsche Marokko-Korrespondenz. Berlin.
21. Deutsche Postzeitung. Berlin.
22. Deutsche Revue. Stuttgart-Leipzig.
23. Deutsche Rundschau. Berlin.
24. Deutsche Verkehrs-Zeitung. Berlin.

26. Deutsches Handels-Archiv. Berlin.
27. Deutsches Kolonialblatt. Berlin.
28. Eisenbahn-Verordnungs-Blatt. Berlin.
29. Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.
30. Export. Berlin.
31. Finanz-Archiv (Schanz). Stuttgart.
32. Geographical Journal. London.
33. Gesundheits-Ingenieur. München.

33a. Die Gegenwart. Wochenschrift für Literatur, Kunst und öffentliches Leben. Berlin.

34. Die Grenzboten. Leipzig.
35. Handel und Gewerbe. Berlin.
36. Hansa. Hamburg.
37. Jahrbuch der drahtlosen Telegraphie und Telephonie. Leipzig.
38. Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich (Schmoller). Leipzig.
39. Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik (Hildebrand). Jena.
40. Illustrated London News. London.
41. Illustrierte Zeitung. Leipzig.
42. Invaliditäts- und Alters-Versicherung im Deutschen Reiche. Mainz.
43. Journal Télégraphique. Bern.
44. Justiz-Ministerial-Blatt für die preußische Gesetzgebung und Rechtspflege. Berlin.
45. Kolonie und Heimat in Wort und Bild. Berlin.
46. Marine-Rundschau. Berlin.
47. Marineverordnungsblatt. Berlin.
48. Militär-Wochenblatt. Berlin.

49. Ministerialblatt der Königlich Preußischen Verwaltung für Landwirtschaft, Domänen und Forsten. Berlin.
50. Ministerialblatt für die preußische innere Verwaltung. Berlin.
51. Mitteilungen aus dem Königlichen Materialprüfungsamt zu Groß-Lichterfelde (West). Berlin.
52. Monatsschrift für deutsche Beamte. Berlin.
53. Neue Post. Berlin.
54. Der Ostasiatische Lloyd. Schanghai.
55. Österreichische Monatsschrift für den Orient. Wien.
56. Dr. A. Petermanns Mitteilungen aus Justus Perthes geographischer Anstalt. Gotha.
57. Postalische Rundschau. Berlin.
58. Das Posthorn. Berlin.
59. Prometheus. Illustrierte Wochenschrift über die Fortschritte in Gewerbe, Industrie und Wissenschaft. Berlin.
60. Das Recht. Rundschau für den deutschen Juristenstand. Hannover und Leipzig.
61. Revue des deux mondes. Paris.
62. Revue des postes, télégraphes et téléphones. Paris.
63. Die Sparkasse. Volkswirtschaftliche Zeitschrift. Hannover.
64. Statistik des Deutschen Reichs. Berlin.
65. Statistik des Deutschen Reichs. Neue Folge. Berlin.
66. Statistik des Deutschen Reichs. Vierteljahreshefte. Berlin.
67. Statistik, Preußische. Berlin.
68. Überall. Illustrierte Zeitschrift für Armee und Marine. Berlin.
69. Umschau. Frankfurt (Main)-Leipzig.
70. L'Union Postale. Bern.
71. Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde und des geographischen Instituts. Berlin.
72. Veröffentlichungen des Kaiserlichen Aufsichtsamts für Privatversicherung. Berlin.
73. Veröffentlichungen des Kaiserlichen Gesundheitsamts. Berlin.
74. Westermanns Monatshefte. Illustrierte deutsche Zeitschrift usw. Braunschweig.
75. Württembergische Verkehrs-Zeitung. Stuttgart.
76. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin. Berlin.
77. Zeitschrift des Königl. Preuß. Statistischen Landesamts. Berlin.
78. Zeitschrift für Bauwesen. Berlin.
79. Zeitschrift für Beleuchtungswesen. Berlin.
80. Zeitschrift für Brieftaubenkunde. Hannover-Linden.
81. Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft. Tübingen.
82. Zeitschrift für Kleinbahnen. Berlin.
83. Zeitschrift für Kolonialpolitik, Kolonialrecht und Kolonialwirtschaft. Cöthen (Anhalt.)
84. Zeitschrift für Post und Telegraphie. Wien.
85. Zeitschrift für Schwachstromtechnik. Zentralblatt für Telegraphie usw. München.
86. Zeitschrift für Versicherungswesen. Berlin.
87. Zeitschrift für Wohnungswesen. Berlin.
88. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.
89. Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.
90. Zentralblatt der Abgaben-Gesetzgebung und Verwaltung in den Königl. Preußischen Staaten. Berlin.
91. Zentralblatt für das Deutsche Reich. Berlin.

## B. Literaturnachweis.*)

### I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

**Allgemeines.** Ansteckende Krankheiten im Dienst, ihre Verhütung und Bekämpfung **53.** 451.
— Beteiligung des Handwerks an staatlichen und kommunalen Arbeiten und Lieferungen, von Dr. Hampke **3.** 773.
— Urkunde, ein nur für den inneren Dienst bestimmter amtlicher Vermerk eines Beamten ist keine öffentliche Urkunde **60.** Beil. Nr. 2876.
— Überlandbahnen und Überlandbahn-Projekte, von Dr. Hennig **46.** 1043.

*) Die fettgedruckten Zahlen bezeichnen die Zeitschriften in der Liste unter A, die nebenstehenden Zahlen die Seiten.

**Deutschland.** Altersstufen im Leben der Postbeamten **53.** 530.
— Anrechnung der nach dem Unfallfürsorgegesetze zu zahlenden Pension auf die nach dem Reichs-Haftpflichtgesetze zu gewährende Entschädigung **6a.** 585.
— Beamtenorganisationen **14.** Jahrg. V. 148.
— Beirat, ständiger . . . für Post- und Telegraphenangelegenheiten **35.** Jahrg. XVII. 62, **53.** 616.
— Die Büchereien der Reichs-Postverwaltung **21.** 1410.
— Die Defizitwirtschaft der Reichs-Postverwaltung **14.** Jahrg. V. 193.
— Dienstreisen, Bezahlung der Beamten-Dienstreisen **52.** 360.
— Fahrlässigkeit, zum Begriff der . . . **52.** 359.
— Gehorsamspflicht der Beamten **52.** 366.
— Gemeindesteuern, Nachforderung von . . . auf Grund des § 84 des preuß. Kommunalabgabengesetzes. Wahrung der Klagefrist im Verwaltungstreitverfahren **6a.** 607.
— Zur Geschichte der obersten Postbehörde **14.** Jahrg. V. S. 130.
— Haftung, die zivilrechtliche Haftung der Post- und Telegraphenbeamten, von Postassessor Reichert **6.** Bd. XXV. 200, **24.** 565.
— Hilfstellen, allgemeine Betrachtungen **14.** Jahrg. V. 183.
— Höhere Gewalt, Begriff der . . . im Sinne des Reichs-Haftpflichtgesetzes **60.** Beil. Nr. 3231.
— Hoheitsrecht der Postverwaltung, über die Berechtigung der Postverwaltung zur Ausübung eines Hoheitsrechts und über die Verpflichtung zum Ersatze des hierdurch einem Dritten entstandenen Schadens kann im ordentlichen Rechtswege nicht gestritten werden **6a.** 589.
— Invalidenversicherungspflicht der Post- und Telegraphenanwärter **14.** Jahrg. V. 210.
— Konsumvereine, Beamtenkonsumvereine **13.** 759.
— Krankheiten der Postbeamten **21.** 1442.
— Kulturaufgaben der deutschen Beamtenschaft **21.** 1293.
— Postagentur ist als Postanstalt anzusehen **60.** Beil. Nr. 2894.
— Postunterbeamte und Beamtengeschäfte **53.** 571.
— Die Reichspost im Dienste der Reklame **53.** 480, **24.** 495, **57.** 340.
— Reichs-Postmuseum, Erwerbung einer ägyptischen Posturkunde aus dem 3. Jahrhundert v. Chr. **14.** Jahrg. V. 215, **24.** 549.
— Rentenzahlungen, Abgrenzung der Haftpflicht bei Zahlungen auf Grund gefälschter Anweisungen **6a.** 650.
— Sonntagsruhe im Postverkehr, Eingaben von Handelskammern **35.** Jahrg. XVII. 74.
— Staatseisenbahnbeamte, Übernahme von Postdienstgeschäften durch . . . **28.** 342.
— Sterbekassenverein für Reichspostbeamte **53.** 543.
— Tuberkulosebekämpfung, zur Frage der . . . **21.** 1333.
— Wertschätzung der Beamtenstellung **58.** 453.
— Wohnungsfrage und Beamtentum **21.** 1438.
— Wohnungskündigungsrecht der Beamten **53.** 509.
— Zollitsch, der Fall . . ., Verunglimpfung der Verwaltung durch die Verbandspresse **57.** 355. 373, **53.** 587.
— Württemberg. Das Beschwerderecht der Beamten und Beamtenvereine **88.** 1130, **57.** 293.
— — Presse, Das Wesen der Presse und die Bedeutung der Fachpresse für Beamtenvereinigungen **75.** 173.
— — Prüfungsordnung für die Verkehrsbeamten **14.** Jahrg. V. 176, **52.** 343.

**Dänemark.** Beamtenverhältnisse und Beamtenverbände **21.** 1375.

**England.** Jahresbericht der britischen Postverwaltung für 1908/09 **24.** 566.

**Frankreich.** Entwurf eines Beamtengesetzes **5.** 1412.

**Italien.** Beamtenverhältnisse in Italien **53.** 576.
— Post, Telegraphie und Fernsprechwesen im Jahre 1906/07 **6a.** 565.

**Montenegro.** Das Post- und Telegraphenwesen **84.** 250.

**Österreich.** Das Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1907 und das Dienstverhältnis der Beamten des niederen Dienstes **6a.** 670.

**Spanien.** Reorganisation des Post- und Telegraphenwesens **14.** Jahrg. V. 197, **84.** 242. 253. 259.

**Ungarn.** Reorganisation des Postwesens **14.** Jahrg. V. 176.

**Afrika.** Algerien. Post und Telegraphie **6a.** 714.

**Amerika.** Das Post- und Telegraphenwesen in Süd- und Mittelamerika im Jahre 1908 **84.** 262.

**Australien.** Vereinheitlichung des Post- und Telegraphenwesens im australischen Staatenbunde **6a.** 601.

## II. Postwesen.

**Allgemeines.** Die Anfänge des Postwesens **53.** 518.
— Briefe mit Chiffreadresse, von Oberpostkontrollor Sammüller **84.** 257.
— Dampffährenverbindung zwischen Deutschland und Schweden **6a.** 661.
— Europäische Staaten und Gebiete ohne eigenes Postwesen **6a.** 557.
— Der internationale Postüberweisungsverkehr, von Hofrat Dr. Leth **84.** 226. 235. 241. 249.
— Internationaler Postgiroverkehr zwischen Deutschland, Österreich, Schweiz und Ungarn, Konferenz in Berlin **24.** 548, **14.** Jahrg. V. 202, **84.** 255, **35.** Jahrg. XVII. 75.
— Das Luftschiff als Postbeförderungsmittel **53.** 560.
— Die Luftschiffahrt und der Verkehr **24.** 578.
— Postkarte, zum 40. Geburtstag der . . . **59.** 830, **84.** 217.
— Postvollmachten, einiges über . . . **84.** 193.
— Die Weltpost, von Katscher **41.** Bd. 133. S. 638.
— Weltpostvereins-Denkmal in Bern, Enthüllung am 4. Oktober 1909 **24.** 513, **41.** 687, **40.** 518, **53.** 519. 532. 585, **84.** 225. 233. 240. 247, **14.** Jahrg. V. 181, **21.** 1379, **29.** 1026, **70.** 161, **88.** 1374.

**Deutschland.** Abholung von Sendungen an Militärpersonen **57.** 369.
— Bahnpostbeamte, Unfallversicherungen für . . . **21.** 1238. 1407, **86.** 475.
— Bahnpostdienst, Hygiene im Bahnpostwagen und Fürsorge für das Fahrpersonal **21.** 1190.
— Einschreibbriefe, Selbstabfertiger für . . . **24.** 528, **21.** 1379, **53.** 547, **14.** Jahrg. V. 202.
— Fensterbriefe nach dem Auslande, Einführung abgelehnt **53.** 480, **35.** Jahrg. XVII. 85.
— Freimarkenheftchen, Einführung der . . . **53.** 519. 547, **24.** 539.
— Haftpflicht des Fiskus, Unfall eines Postaushelfers beim Überschreiten von Bahngeleisen **86.** 546.
— Kleinbahnen, Beförderung von Postunterbeamten gegen Entrichtung der Abonnementsgebühr, Entscheidung des Ministers der öffentlichen Arbeiten **6a.** 679.
— Markenverkaufsstände (Markenkioske), erweiterte Nutzbarmachung der . . . **14.** Jahrg. V. 186.
— Pakete, die Haftung der Post erlischt mit Auslieferung der Sendung an die Zollstelle **60.** Beil. Nr. 2553.
— Pakete, die Zustellung der Postpaketadresse verleiht dem Empfänger kein Recht auf die Sendung **60.** Beil. Nr. 2552.
— Paketverkehr, volkswirtschaftliche und soziale Bedeutung des modernen Paketverkehrs im Hinblick auf die Verhältnisse im Reichspostgebiet, von Postinspektor Dr. Nickau **24.** 535.
— Postanweisungen, Vereinfachung der Postanweisungskontrolle **24.** 491.
— Posteinlieferungsbuch öffentliche Urkunde **60.** Beil. Nr. 3261.
— Postlagernde Sendungen **21.** 1298.
— Der Postpäckereiverkehr Deutschlands über Hamburg und Bremen mit überseeischen Ländern, von Ober-Postinspektor Klär **6a.** 597.
— Postscheckverkehr und internationaler Postgiroverkehr **34.** III. V. 534.
— Post-Überweisungs- und Scheckverkehr, Eingaben von Handelskammern **35.** Jahrg. XVII. 88.
— Zeitungen, Verpackung der . . . durch die Verlags-Postanstalten **24.** 555.
— Bayern. Motorposten **84.** 219.
— Württemberg. Erste staatliche Kraftwagenlinie **88.** 1402.
— — Sonntagsfreimarken, Einführung abgelehnt **24.** 455, **53.** 465.

**Dänemark.** Das Postwesen von 1808 bis 1848, von Ober-Postsekretär Spandau **6a.** 533.

**England.** Automobilposten **84.** 231.
— Das neue Postgesetz **84.** 195. 205. 213. 220.

**Frankreich.** Automatischer Schalterdienst, Apparat zur Aufgabe von Einschreibbriefen **14.** Jahrg. V. 155, **57.** 340, **53.** 577.
— Paris. Das Pariser Hauptpostamt **24.** 463, **53.** 464.
— Postscheck, Einführung des . . . **62.** Nr. 997. 1 und 2.

**Italien.** Der Postdienst im Rechnungsjahre 1906/07 **70.** 129. 148, **6a.** 565.

**Österreich.** Zustellung, mit der Zustellung gerichtlicher Geschäftsstücke betraute Organe der Post sind nicht richterliche Beamte im Sinne des Syndikatsgesetzes **84.** 229.



**Schweiz.** Das Postwesen im Jahre 1908 **70.** 132, **6a.** 720.
— Zollbehandlung der Postsendungen **24.** 575. 585.

**Ungarn.** Die Postsparkasse im Jahre 1908 **70.** 140.

**Afrika.** Kapkolonie. Zur Geschichte des Postwesens der . . . **70.** 145, **6a.** 647.
— Liberia. Postverkehr 1908 **26.** Handelsber. 977.

**Amerika.** Vereinigte Staaten. Aus dem Bereiche der Postverwaltung **6a.** 634.
— — Landpostdienst **24.** 483. 493, **6a.** 635.

**Asien.** Ceylon. Der Postdienst im Jahre 1907 **70.** 138.
— China. Das Postwesen, von Ober-Postinspektor Klär **6a.** 610, **54.** II. Hälfte 418, **53.** 544.
— Hongkong. Das Postwesen **6a.** 576.

## III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme der drahtlosen Telegraphie und Telephonie [s. unter IV].)

**Allgemeines.** Kleine automatische Landfernsprechnetze, von Telegrapheninspektor Kruckow **29.** 1011.
— Automatischer Telephonbetrieb, seine Vorteile und Nachteile, von Baumann **85.** 432. 486.
— Automatischer Verteiler für doppeldrähtige Telephonleitungen, von Zwicky **85.** 514.
— Deutschland und England, Fernsprechverbindung **24.** 557, **85.** 573.
— Drahttelegraphie und drahtlose Telegraphie **24.** 537.
— Einheitliche Bezeichnung physikalischer Begriffe und Formelgrößen **85.** 463, **14.** Jahrg. V. 188.
— Einwirkung des elektrischen Bahnbetriebs auf die Telegraphenleitungen **43.** 177.
— Fernleitungsbetrieb, von Gann **85.** 491. 519. 551.
— Fernphotographie, ein neues System der elektrischen Fernphotographie, von Dr. Schönhofer **84.** 209.
— Hundert Jahre elektrische Telegraphie **57.** 301.
— Internationale Telegraphenkonferenz in Lissabon **43.** 182. 208.
— Kabelmeßautomobile **59.** 793.
— Kabelmeßeinrichtung, tragbare **85.** 508.
— Die Kabeltelegraphie **84.** 198.
— Der Kautschuk und seine Verarbeitung, von Apt **29.** 900, **69.** 954.
— Die Konservierung von Holzpfosten, von Folsom **85.** 435.
— Kraftübertragungsanlagen, Verwendung hoher Spannungen für elektrische . . **24.** 545.
— Luftleer-Blitzableiter **43.** 225.
— Magnetische Erdströmungen **24.** 505, **53.** 505, **85.** 479. 505. 535, **29.** 948, **62.** Nr. 995. S. 3, **84.** 231.
— Marmorschalttafeln, Einfluß der Feuchtigkeit auf . . . **85.** 467.
— Reis, der Erfinder des Telephons, von Werner **85.** 575.
— Schmelzsicherungen, Fortschritte auf dem Gebiete der elektrischen Schmelzsicherungen, von Perls **59.** Jahrg. XXI. S. 1.
— Sprechende Dynamos und Transformatoren **58.** 462.
— Sprechende Magnete, sprechendes Eisen, sprechender Draht, von Diplomingenieur Kosack **69.** 974.
— Der Telautokopist Sémat **85.** 463, **62.** Nr. 994. S. 3.
— Telegraphenstangen mit Eisenbetonfüßen **59.** Jahrg. XXI. 31.
— Die Unterhaltung der Unterseekabel, von Telegraphensekretär Trier **6a.** 437, **29.** 928.
— Unterseekabel und Fischereibetrieb **85.** 438.
— Unterseetelegraphie, moderne, von Brown **85.** 489, 547.
— Verbindungschnüre, Verbesserung von Verbindungschnüren von Fernsprechzentralen, von Weber **29.** 940.
— Vierundzwanzigstundenuhr im internationalen Telegraphenverkehr **84.** 239.
— Welttelegraphendenkmal in Bern **24.** 539, **85.** 533, **69.** 943, **84.** 256.

**Deutschland.** Anhörung der Ferngespräche durch die Beamten **35.** XVII. Jahrg. 64.
— Beraubung von Fernsprech-Automaten **85.** 556, **53.** 620.
— Berlin. Neue Einrichtungen beim Haupt-Telegraphenamt, von Telegraphendirektor Kehr **85.** 426. 458, **84.** 231.
— Brieftelegramme **57.** 352.
— Durchhang, Ermittlung des . . . durch Schwingungen **14.** Jahrg. V. 199.

**Deutschland.** Einrichtung eines Fernsprechers für den Mieter. Kann der Hauswirt die Anlage verbieten? **85.** 580.
— Hamburg. Die neue Fernsprechzentrale **85.** 577, **52.** 393.
— Jugendliche Telegrammbesteller, Verletzung eines Kindes mit dem Rade bei einer Bestellfahrt. Haftpflicht des Reichstelegraphenfiskus abgelehnt **14.** Jahrg. V. 165.
— Das deutsche Kabel von Emden nach Teneriffa **24.** 503, **84.** 224, **29.** 947, **14.** Jahrg. V. 198.
— Kleinbahnen, Recht der Kleinbahnunternehmer zur Anlage von Telephonverbindungen auf ihren Linien, von Dr. Wussow **82.** 657.
— Mittagspause im Fernsprechverkehr auf dem Lande **35.** Jahrg. XVII. 45.
— Sammler im Betriebe der deutschen Reichs-Telegraphenverwaltung, von Bourquin **84.** 228.
— Steglitz. Die Fernsprech-Vermittlungsanstalt in . . ., von Ober-Postpraktikant Getzschmann **14.** Jahrg. V. 206.
— Störungen im Telegraphen- und Fernsprechverkehr durch Witterungsunbilden **24.** 587, **53.** 619.
— Telegrammadresse und gesetzlicher Namensschutz **85.** 522.
— Untersuchungen über die Influenzwirkungen der Hochspannungsanlage der Zeche Rheinpreußen auf Reichs-Telegraphen- und Fernsprechleitungen, von Telegrapheningenieur Brauns **6a.** 693.
— Bayern. Telegramm, aufgegebenes, ist Urkunde im Sinne des Strafgesetzbuchs **52.** 405.
— Sachsen. Zwickau. Inbetriebnahme der neuen Fernsprechanstalt **29.** 830.

**Dänemark.** Kopenhagen. Verwendung automatischer Wähler im Dienstleitungsbetriebe, von Lund **29.** 998.
— Telegraphie und Telephonie 1906/07 und 1907/08 **43.** 215, **85.** 517.

**England.** London. Mitgift der Telephonistinnen **84.** 239, **53.** 549.
— Telegraph und Telephon im Jahre 1908/09 **85.** 561.

**Frankreich.** Telegraphen-Gesetzgebung **43.** 186. 211. 228.
— Unterirdische Kabel **43.** 201.

**Norwegen.** Telegraphie und Telephonie 1906/07 und 1907/08 **43.** 190, **85.** 460.

**Schweiz.** Telegraphie und Telephonie im Jahre 1907 **43.** 232, **85.** 570.

**Türkei.** Das türkische Telephonwesen **84.** 211.

**Ungarn.** Die telegraphischen und telephonischen Einrichtungen **85.** 425. 452. 480. 511. 541. 565.

**Afrika.** Tunis. Bestimmungen über den Fernsprechdienst **43.** 193.

**Amerika.** Vereinigte Staaten. Telegraphen- und Fernsprechwesen **24.** 580 **29.** 1130.

## IV. Drahtlose Telegraphie und Telephonie.

**Allgemeines.** Die drahtlose Telegraphie auf Schiffen, von Oberingenieur Siewert **58.** 443.
— Über den Empfang elektromagnetischer Wellen in der Radiotelegraphie, von Bethenod **37.** Bd. II. 603.
— Empfangschaltungen für drahtlose Telegraphie **37.** Bd. III. 92.
— Das Fundamentalprinzip des Systems für gerichtete drahtlose Telegraphie und Telephonie Bellini-Tosi, von Bellini **37.** Bd. II. 608.
— Funkenwiderstand, zur Kenntnis des . . ., von Roschansky, **37.** Bd. III. 21.
— Luftschiffahrt und drahtlose Telegraphie, von Solff **29.** 1037.
— Majoranas System für drahtlose Telephonie auf große Entfernungen **84.** 231.
— Moderne Radiotelephonie nach Poulsen, von Nesper **37.** Bd. III. 83.
— Poulsen-Radioschnelltelegraphie **85.** 477.
— Über die allgemeinen Prinzipien der abgestimmten drahtlosen Telegraphie, von Lodge und Muirhead **37.** Bd. III. 1.
— Die Radiotelegraphie im meteorologischen Wetterdienst und im Zeitsignaldienst, von Ober-Postpraktikant Thurn **14.** Jahrg. V. 128.
— Das radiotelegraphische System Artom **84.** 237.
— Radioverkehr und Luftschiffahrt **85.** 421.
— Seeschiffahrt, Die drahtlose Telegraphie im navigatorischen Betriebe der Seeschiffahrt, Vortrag von Ulderup **36.** 1199.
— Das neue Telefunken-System, von Ingenieur Graf Arco **37.** Bd. II. 551.
— Telegraphierverfahren und Schaltungsanordnungen zur Verhinderung von Störungen drahtloser Stationen **37.** Bd. III. 97.

**Allgemeines.** Transportable Funkenstationen, Verwendung der . . . **85.** 494.
— Uhren, drahtloser Betrieb elektrischer Zentral-Uhranlagen **59.** Jahrg. XXI. 40.
— Wetter-Funkentelegramme, Ergebnis der Versuche mit dem Bezuge von Wetter-Funkentelegrammen vom Nordatlantischen Ozean **2.** 481.

**Deutschland.** Eberswalde. Großstation für drahtlose Telegraphie und Telephonie **53.** 620.
— Radiographie und Luftschiffahrt **85.** 564.

**England.** Funkentelegraphennetz, das alle Gebiete des britischen Weltreichs verbindet **29.** 857, **21.** 1210.

**Afrika.** Marocco. Drahtlose Telegraphie und Luftschiffahrt **20.** Nr. 42.

**Amerika.** Die drahtlose Telegraphie in den amerikanischen Republiken **24.** 481, **84.** 203, **85.** 492. 516.

**Asien.** China. Drahtlose Telegraphie Regierungsmonopol **54.** II. Hälfte. 227, **29.** 857.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



# ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**Nr. 2.** BERLIN, JANUAR. **1910.**



## Internationale Zusammenkunft höherer technischer Beamten der staatlichen Telegraphenverwaltungen in Paris im September 1910.

Vom Prof. Dr. Strecker, Geh. Ober-Postrat.

Im September 1908 hat in Budapest die erste internationale Zusammenkunft staatlicher Telegraphentechniker stattgefunden. Es ist darüber an anderer Stelle*) ausführlich berichtet worden. Da nun für das Jahr 1910 die zweite derartige Zusammenkunft bevorsteht, soll im nachfolgenden über Zweck und Aufgabe dieser Veranstaltungen und insbesondere über den Plan der nächsten das Wichtigste mitgeteilt werden.

Wie die Telegraphie dem völkerverbindenden Verkehr, dem Austausche der Gedanken und Güter von einem Volke zum anderen dient, so soll auch an ihrer Vervollkommnung von einer Gemeinschaft aller Völker gearbeitet werden. Bisher ist dies nur in dem Maße geschehen, wie es die Veröffentlichungen in Büchern und Zeitschriften ermöglichten; es sind auch jetzt schon häufig die Verbesserungen, die in dem einen Lande gemacht worden waren, in anderen Ländern eingeführt worden. Solchen Übertragungen gingen in vielen Fällen Studien an Ort und Stelle voraus, bei denen sich die Telegraphentechniker verschiedener Länder kennen lernten und zusammen arbeiteten. Aber in diesen Fällen handelte es sich gewöhnlich um fertige und erprobte Einrichtungen eines Landes oder einer Verwaltung. Es fehlte die Gelegenheit, über die im Flusse befindlichen oder gerade erst auftauchenden neuen Aufgaben die Meinungen der Fachgenossen aus anderen Ländern zu

*) Elektrotechnische Zeitschrift 1909, S. 126.

hören und mit ihnen gemeinsam über den einzuschlagenden Weg zu beraten. Und doch kann es kaum etwas Nützlicheres geben; denn bei der Erörterung zwischen Männern aus weit auseinander liegenden Gebieten mit stark verschiedenen Vorbedingungen kommt am klarsten zum Ausdruck, was an einer Aufgabe und ihrer Lösung allgemein gültig ist, und was nur unter den besonderen Verhältnissen eines Landes Bedeutung hat. Und das Zusammenarbeiten von Männern mit so stark verschiedener Vorbildung, Betriebserfahrung, Anschauungsweise verbürgt zugleich am besten den praktischen Erfolg. Es kommt noch dazu, daß auf diese Weise zugleich eine gewisse Arbeitsteilung entsteht, indem jeder Mitarbeiter für alle Verwaltungen gleichzeitig tätig ist, und da ein Teil der Vorarbeiten sich planmäßig auf die einzelnen Länder verteilen läßt.

Diese Gedanken haben zur Begründung der internationalen Zusammenkünfte der Telegraphentechniker geführt. Auf Einladung der ungarischen Telegraphenverwaltung vereinigten sich im Herbst 1908 Telegraphenbeamte aus 14 europäischen Staaten in Budapest, um sich während einer Woche über wichtige Gegenstände aus den verschiedenen Gebieten der Telegraphie und des Fernsprechwesens zu besprechen. Es wurden im ganzen 21 Vorträge gehalten; sie alle einzeln aufzuführen, würde hier zu weit gehen; es sollen nur die Gebiete erwähnt werden, zu denen sie gehören.

1. Telegraphen- und Fernsprechleitungen. Die bestehenden Netze einiger Länder; Pupinisierung der Fernsprechkabel; Kabel mit eisenbesponnenem Leiter; zur Theorie ungleichmäßiger Fernsprechleitungen; Messungen; Störung der Leitungen durch elektrische Bahnen.

2. Ämter. Stromversorgung; selbsttätiger oder Handbetrieb der Fernsprechämter, Gesellschaftsanschlüsse, Ausschaltung der Zwischenämter in Fernleitungen; Zentralbatterie im Telegraphenbetriebe. Neues Fernsprechamt in Stockholm.

3. Schaltungen und Betrieb. Maschinen- oder Mehrfachtelegraphen; mehrfache Benutzung der Fernsprechleitungen; harmonische Telephonie; Baudotapparat; Taste für amerikanischen Ruhestrom.

Diese verschiedenartigen Gegenstände fanden nicht alle die gleiche Teilnahme; man war nicht auf allen diesen Gebieten gleich gut vorbereitet, und es standen ihrer Natur nach einige Gegenstände mehr im Vordergrunde, weil an ihnen in allen Ländern besonders lebhaft gearbeitet wird. Die lebhafteste Erörterung fanden die Fragen, die mit den Fernsprechämtern und -leitungen zu tun hatten; nicht nur während der Sitzungen selbst, nein, auch während der gemeinsamen Ausflüge und Spaziergänge, während der Mahlzeiten, bei den abendlichen Zusammenkünften, überall, wo einige Teilnehmer sich trafen, sprach man sofort von den Bedingungen des Betriebs der Fernsprechämter, von den Personalverhältnissen der Ämter, dem selbsttätigen Betriebe, den Gesellschaftsanschlüssen usw.

Um nun für die Folge die gemeinsame Arbeit noch nutzbringender zu gestalten, wurde beschlossen, einen Ausschuß zu wählen, der die nächste Zusammenkunft vorzubereiten habe. Es sollten die Gegenstände, über die gesprochen würde, im voraus bestimmt und die Fachgenossen aufgefordert werden, an der gemeinsamen Arbeit teilzunehmen. In diesen Ausschuß wurden aus den verschiedenen Ländern 20 Herren gewählt; die Leitung übernahm die ungarische Verwaltung, den Vorsitz Herr Kolossváry, Chef der technischen Abteilung der ungarischen Telegraphenverwaltung. Aus den deutschen Verwaltungen wurden in den Ausschuß gewählt: Ministerialrat Bredauer in München, Baurat Ritter in Stuttgart, Ober-Telegrapheningenieur Prof. Dr. Breisig in Berlin und der Verfasser.

Für die nächste Zusammenkunft wurden die Verhandlungsgegenstände wie folgt festgesetzt:

1. Handbetrieb oder selbsttätiger Betrieb der Fernsprechämter.
2. a) Einheitliche Festsetzungen für Fernsprechleitungen; Normalmaße.
   b) Übereinkunft über eine mittlere Frequenz und u. U. über die von der Sekundärwicklung der Mikrophonspule gelieferte E. M. K., um rechnerisch die Fernsprechströme durch Sinusströme ersetzen zu können und auf diese Weise einheitliche Grundlagen für telephonische Untersuchungen zu gewinnen.
   c) Bedingungen für die Anpassung der Fernsprechapparate an die Leitungen (Induktionspule, Widerstand des Mikrophons usw.).
3. Nebeneinanderbestehen der Anlagen für Stark- und für Schwachstrom.
4. Fernsprechen auf große Entfernung (Kabel, Telephonrelais, Schaltungen der oberirdischen Leitungen).
5. Neue Verfahren der Tränkung von hölzernen Telegraphenstangen und Schutzmaßregeln; praktische Angaben.
6. Gesellschaftsanschlüsse (party lines) und Wahlanruf in Fernsprech- und Telegraphenleitungen.
7. Anordnungen für den Telegraphenverkehr im großen (Maschinen-, Mehrfach- und harmonische [Mercadier] Telegraphen).

Alle Fachgenossen werden eingeladen, an der Bearbeitung dieser Gegenstände teilzunehmen. Es handelt sich nicht darum, daß jeder eine der angeführten Nummern in ihrem vollen Umfange bearbeitet, sondern daß er zu einer oder mehreren davon geeignete kleinere Beiträge liefert, so wie ihn seine besondere Kenntnis und praktische Erfahrung dazu befähigt. Man könnte sich also die oben angeführten Gegenstände je in eine größere Anzahl Kapitel zerlegt denken; jeder, der teilnehmen will, wählt sich ein ihm passendes Kapitel zur Bearbeitung aus. Eine rege Beteiligung ist sehr erwünscht, einerseits, um die Sache zu fördern, anderseits um durch reiche Beiträge für Deutschland Ehre einzulegen.

Die Beiträge sind an den Ausschuß einzusenden, also entweder an den Vorsitzenden, Herrn Kolossváry, oder an ein Mitglied des Ausschusses. Sie sollen gesichtet und dann gedruckt und verteilt werden; damit dies alles zeitig genug vor der Zusammenkunft in Paris geschehen kann, müssen die Arbeiten bis zum 1. Mai 1910 vorliegen; sie sollen bis zum 15. Juni gedruckt werden. Alsdann wählt der Vorstand des Ausschusses die Berichterstatter für jeden Beratungsgegenstand und verteilt den ganzen Beratungstoff in den ersten Tagen des August. Es wäre erwünscht, wenn die deutschen Telegraphenbeamten, die an der Arbeit teilzunehmen gedenken, dies unter näherer Angabe des von ihnen gewählten Gegenstandes möglichst bald dem Verfasser mitteilten.

Außer den vom Ausschuß ausgewählten, oben genannten Gegenständen kann man auch Aufsätze aus anderen Gebieten des Telegraphen- und Fernsprechwesens an die Zusammenkunft der Telegraphentechniker richten. Diese Aufsätze würden, wenn sie geeignet sind, gedruckt und verteilt werden; falls Zeit übrig bleibt, würden sie auch besprochen werden.





# Die Gleichstromverteilung bei dem Zwischenstellenumschalter ZB 08.

Von Berger, Ober-Postinspektor in Berlin.

Der Zwischenstellenumschalter ZB 08, dessen Stromlauf im Archiv 1908, S. 374 veröffentlicht worden ist, hat einige Änderungen erfahren, die sich auf den Stromkreis des Amtsweckers $W_1$ (oder $W_2$) und auf die Gleichstromwege beziehen. Um das Ansprechen des Weckers sicherzustellen, ist in einigen Verzweigungen der Widerstand gegen den vom Amte ankommenden Wechselstrom dadurch erhöht worden, daß die Kapazität mehrerer Kondensatoren von 2,0 auf 0,5 und 0,25 Mikrofarad herabgesetzt worden ist. In den Gleichstromwegen ist der Widerstand der Drosselspule $d_1$ von 142 auf 120 Ohm vermindert, und der Widerstand der Spulen $d_2$ und $d_3$ von 245 auf 250 Ohm erhöht worden. Die früheren Kapazitäts- und Widerstandswerte sind in der Fig. 1 neben den jetzigen in Klammern angegeben.

Der Apparat, dem das Reichs-Patent Nr. 179192, Patentschrift vom 29. Oktober 1906, zugrunde liegt, ist so eingerichtet, daß der Mikrophon- und Signalstrom sowohl für den Verkehr der Zwischenstelle oder der Endstelle mit dem Amte, als auch für den Verkehr der Zwischenstelle mit der Endstelle über die Drähte der Anschluß-Doppelleitung aus der Amtsbatterie geliefert wird. Bei der Abgleichung der Gleichstromwege hat also nicht nur darauf Bedacht genommen werden müssen, daß der Mikrophon- und Signalstrom für alle im Betriebe vorkommenden Leitungslängen eine ausreichende Stärke erhält, sondern auch darauf, daß die Relais des Amtes bei denselben Stromstärken möglichst ebenso sicher ansprechen wie in Verbindung mit einer einfachen Teilnehmerstelle. Inwieweit diese Bedingungen, die zum Teil einander entgegenstehen, bei den einzelnen Betriebsvorgängen erfüllt sind, soll im folgenden im Vergleich zu den Stromvorgängen bei einer gewöhnlichen Teilnehmer-Sprechstelle Z B rechnungsmäßig dargestellt werden. Hierbei wird angenommen, daß die Apparate an ein ZB-Amt des Zweileitersystems von Siemens & Halske angeschlossen sind. In den Schaltungsauszügen sind die Drosselspulen der Fig. 1 als einfache Gleichstromwiderstände dargestellt, weil nur diese bei den Berechnungen in Betracht kommen.

1. Anruf des Amtes. Wenn das Amt von der Zwischenstelle aus angerufen wird, entsteht der Stromlauf nach Fig. 2, dem in Fig. 3 der Stromlauf für den Anruf von einer einfachen Teilnehmer-Sprechstelle aus zum Vergleiche gegenübergestellt ist. Die Stromrichtungen sind durch Pfeile gekennzeichnet. Die Hauptunterschiede beider Stromläufe sind:

a) In der Schaltung nach Fig. 2 werden die beiden Leitungszweige von gleichgerichteten, der Batterie $B$ entstammenden Strömen durchflossen. Im Mikrophon $M$ vereinigen sich die beiden Ströme. Der Gesamtstrom fließt sodann über die Induktionspule $i$ und die Drosselspule $d_3$ zur Erde. Die Erde bildet also die Rückleitung zur Batterie.

   In der Schaltung nach Fig. 3 dagegen fließt nur ein einheitlicher Strom aus der Batterie $B$ über den $a$-Zweig zum Mikrophon $M$ nebst Induktionspule $i$ und mit völligem Ausschlusse der Erde über den $b$-Zweig zur Batterie zurück.

Fig. 1.

b) Die Haltewicklung *H W* des Amts-Anrufrelais*) bleibt in der Schaltung nach Fig. 2 stromlos, in der anderen Schaltung wird sie vom Anrufstrome durchflossen.

Bezeichnet man in beiden Schaltungen den Widerstand jedes Leitungszweiges mit *l* und setzt man für *l* nacheinander die Werte von 0 bis 300 Ohm ein**), dann ergeben sich für die in *A W* und *H W* entstehenden Stromstärken die aus der Kurventafel 1 ersichtlichen Werte. Wenn das Amt von einer einfachen Teilnehmerstelle (Fig. 3) aus angerufen wird, dann kann in den beiden Wicklungen des Anrufrelais keine höhere Stromstärke zustande kommen als rund 20 Milliampere; mit zunehmender Leitungslänge fällt die Stromstärke

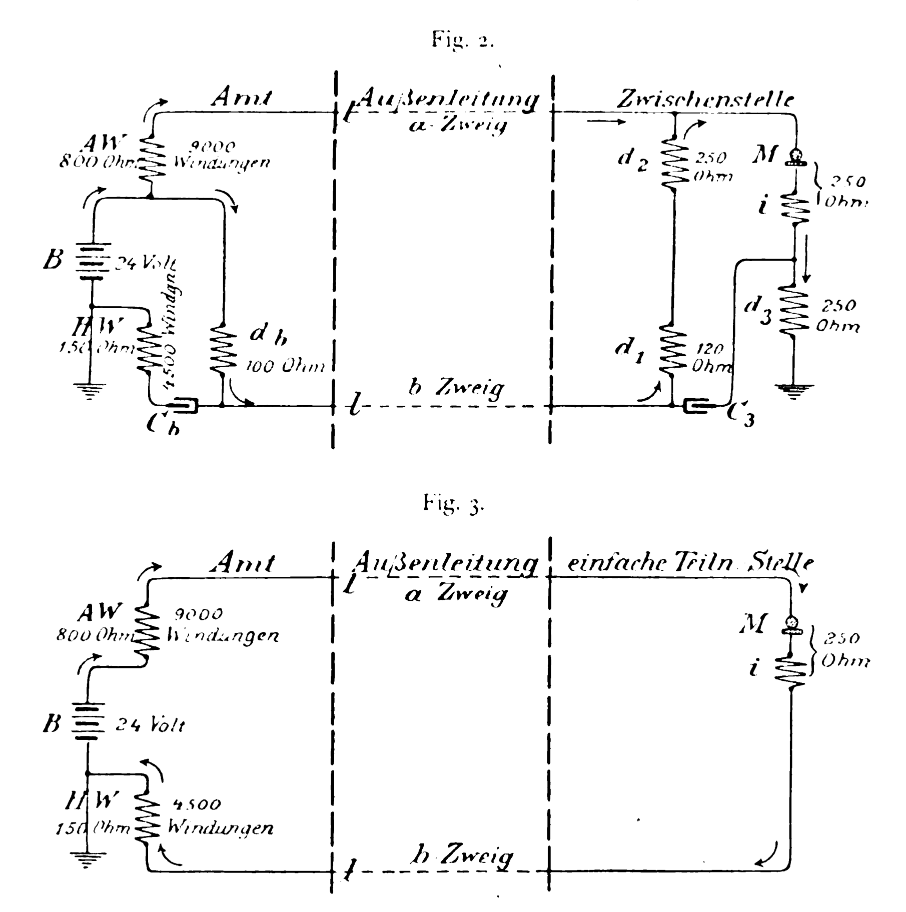



Fig. 2.

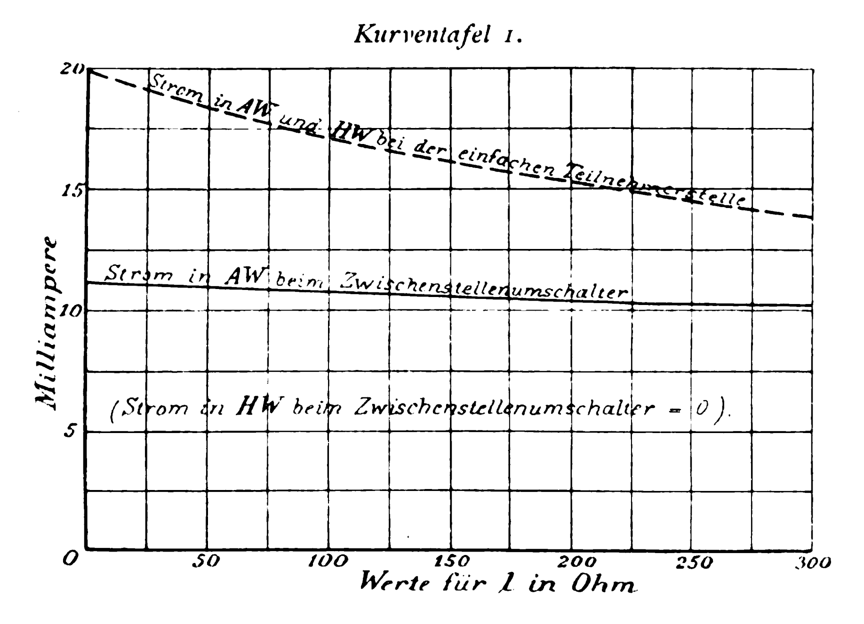
Fig. 3.

rasch ab, bis sie bei dem Leitungswiderstande $l = 300$ Ohm nur noch rund 13 Milliampere beträgt. Wird das Amt dagegen von dem Zwischenstellenumschalter aus angerufen, dann bleibt die Haltewicklung des Kipphebelrelais ganz stromfrei, und der Strom der Anrufwicklung fällt innerhalb derselben

*) Das Amts-Anrufrelais *A R* (Kipphebelrelais) ist in dieser und den folgenden Schaltungsauszügen nur mit seinen beiden Wicklungen *A W* (Anrufwicklung) und *H W* (Haltewicklung) dargestellt. Seine Konstanten sind jedesmal mit angegeben.

**) Der Widerstand von 300 Ohm entspricht bei Kabeladern von 0,8 mm Durchmesser einer Länge von rund 8,5 km und bei oberirdischen Bronzeleitungen von 1,5 mm Stärke einer Länge von rund 20 km des einzelnen Drahtes.

*Kurventafel 1.*

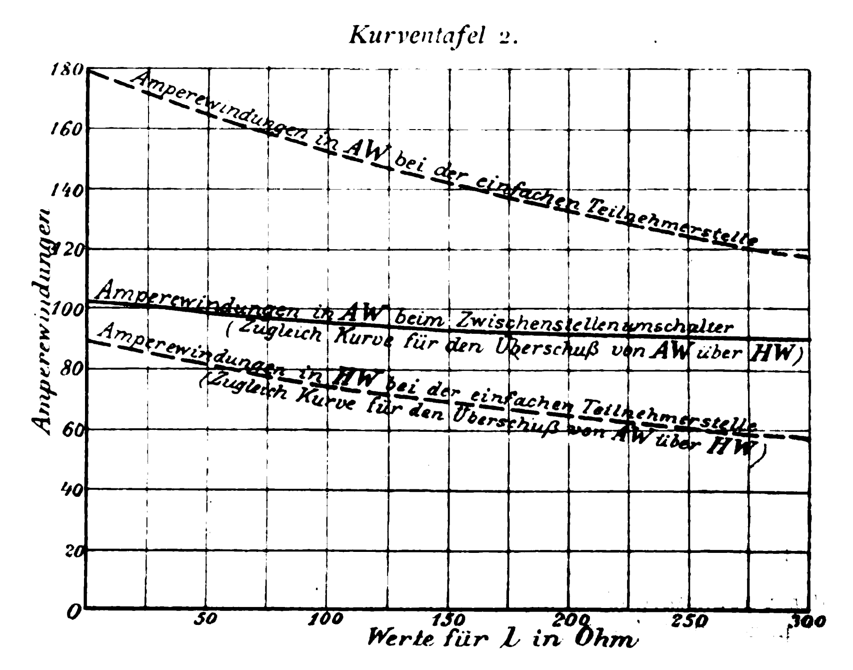



Grenzwerte für $l$ von rund 11 auf rund 10,3 Milliampere; hierbei ist für die Berechnung der Stromstärken entsprechend den in der Fig. 2 angegebenen Werten als Gesamtwiderstand des Stromkreises anzusetzen

$$w = \frac{(800 + l)\ (470 + l)}{1270 + 2\,l} + 500 \text{ Ohm.}$$

Aus diesen Stromstärken gehen in Verbindung mit der Zahl der Windungen der Anruf- und Haltewicklung die in der Kurventafel 2 angegebenen

*Kurventafel 2.*



Amperewindungen hervor. Hieraus ergibt sich ohne weiteres für alle Leitungslängen, daß das Kipphebelrelais beim Anrufe von einem Zwischenstellenumschalter aus besser anspricht als beim Anrufe von einer einfachen Sprechstelle aus.

2. Abfragestellung des Amtes. Beantwortet das Amt den Anruf, dann entsteht in der Leitung mit Zwischenstellenumschalter die Schaltung nach Fig. 4 und in der Leitung mit einfacher Sprechstelle die Schaltung nach Fig. 5. Bei der Beantwortung des Anrufs muß der Anker des Kipphebelrelais durch die Haltewicklung *H W* sicher in die Ruhelage zurückgeführt und darin festgehalten werden. Außerdem muß das Relais *S R* des Amts-Überwachungszeichens ansprechen. Endlich wird dem Mikrophon des Teilnehmers der Speisestrom zugeführt

Fig. 4.

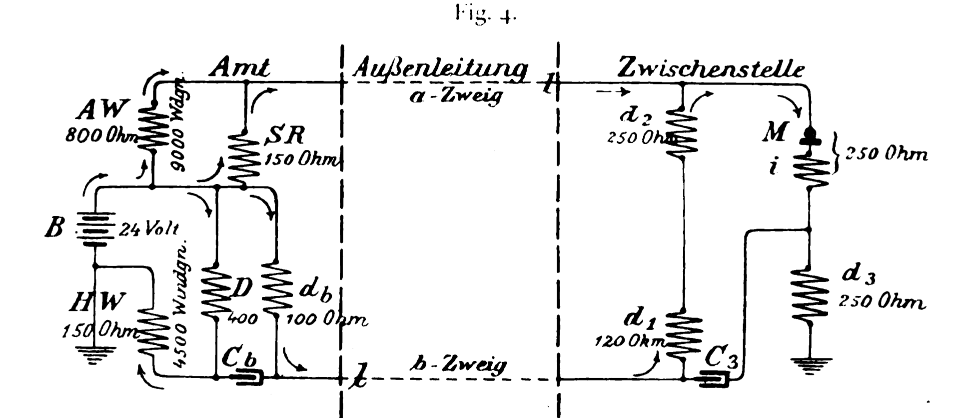
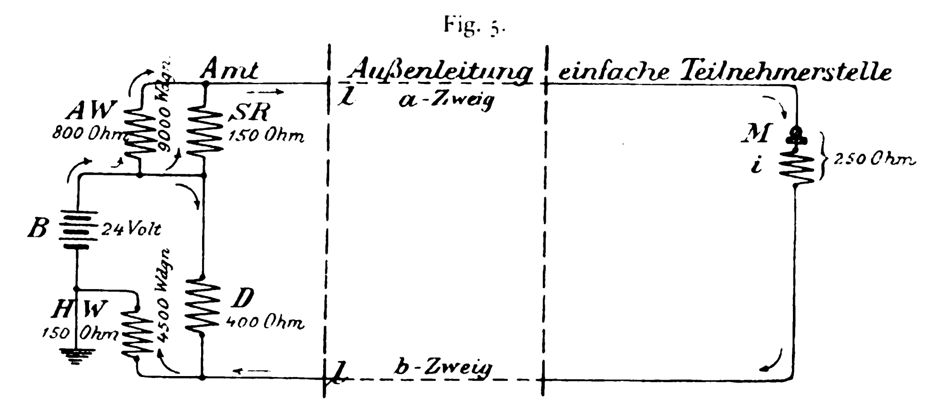



Fig. 5.




Für die Berechnung der Stromstärken sind hierbei folgende Widerstandswerte zu berücksichtigen:

a) bei der Schaltung nach Fig. 4:

der vereinigte Widerstand von *A W* und *S R*

$$W_1 = \frac{800 \cdot 150}{800 + 150} = \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots \quad 126 \text{ Ohm},$$

der vereinigte Widerstand $W_2$ von $(W_1 + l)$ und $(100 + l + 120 + 250)$, nämlich . . $\frac{(126 + l)\,(470 + l)}{596 + 2\,l}$ Ohm;

der Gesamtwiderstand des Mikrophon-Stromkreises ist demnach .......................... $W_2 + 500$ Ohm,

der Widerstand des Stromkreises, der sich aus der Haltewicklung *HW* und der Drosselspule *D* zusammensetzt, ist ........ $400 + 150 = 550$ Ohm;

b) bei der Schaltung nach Fig. 5:

der vereinigte Widerstand $W_1$ von *AW* und *SR* wie oben .................................... 126 Ohm,

$W_1$ zusammen mit dem Widerstande der beiden Leitungszweige und des Mikrophons nebst Induktionsspule ergibt einen Widerstand $W_2$ ............................ $(376 + 2\,l)$ Ohm,

der vereinigte Widerstand $W_3$ von $W_2$ und dem Widerstande der Spule *D* ........... $\frac{(376 + 2\,l) \cdot 400}{776 + 2\,l}$ Ohm,

der Gesamtwiderstand, zusammengesetzt aus $W_3$ und dem Widerstande der Haltespule *HW*, ........................ $\frac{(376 + 2\,l) \cdot 400}{776 + 2\,l} + 150$ Ohm.

Welche Stromstärken sich aus diesen Widerständen für die Anruf- und Haltewicklungen *AW* und *HW*, für die Relais *SR* und die Mikrophone *M* ergeben, ist in der Kurventafel 3 dargestellt.

Hiernach erhält man als Stromstärken

| für $l =$ | im Verkehr mit einem Zwischenstellenumschalter in *AW* | *HW* | *SR* | *M* | im Verkehr mit einer einfachen Sprechstelle in *AW* | *HW* | *SR* | *M* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Milliampere | | | | Milliampere | | | |
| 0 Ohm | 5 | 43,6 | 26,1 | 40,0 | 5,7 | 69,9 | 30,0 | 36,0 |
| 300 Ohm | 3,1 | 43,6 | 16,6 | 31,0 | 2,6 | 55,3 | 13,4 | 16,0 |

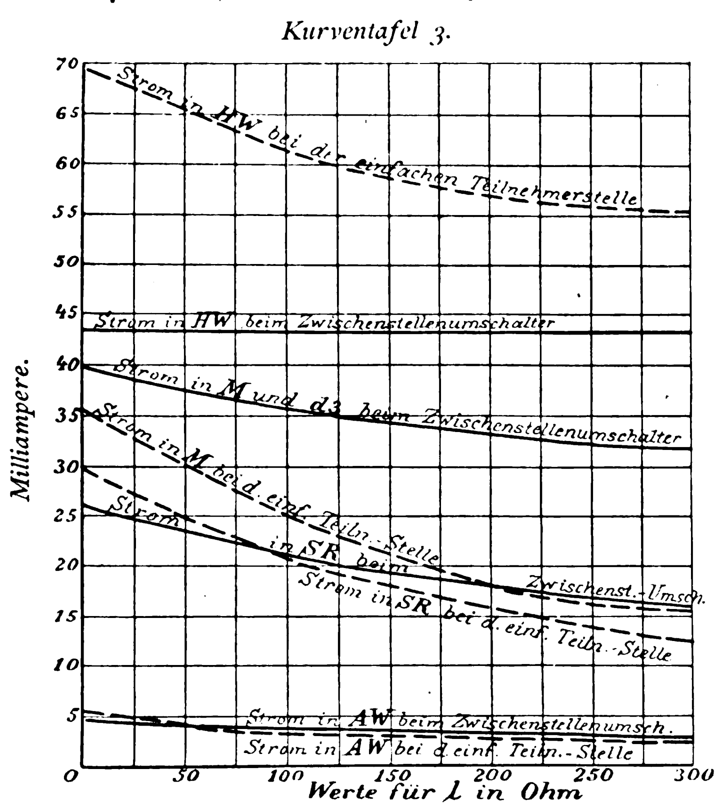
Demgemäß erhält das Mikrophon des Zwischenstellenumschalters stets einen stärkeren Speisestrom als das der einfachen Sprechstelle. Die Ströme, die durch die Relais *SR* gehen, sind voneinander nicht wesentlich verschieden. Ebenso ist es mit den Strömen der Anrufwicklungen *AW*. Der Strom der Haltewicklungen *HW* hat beim Zwischenstellenumschalter stets gleiche Stärke (43,6 Milliampere), bei der einfachen Sprechstelle dagegen sinkt er vom Höchstwerte 69,9 Milliampere mit zunehmender Leitungslänge auf rund 55 Milliampere.

Wie sich die den Stromstärken von *AW* und *HW* entsprechenden Zahlen der Amperewindungen zueinander verhalten, zeigt die Kurventafel 4.

Daraus ergeben sich

| für $l$ = | im Verkehr mit einem Zwischenstellenumschalter: in $AW$ | in $HW$ | als Überschuß von $HW$ über $AW$ | im Verkehr mit einer einfachen Sprechstelle: in $AW$ | in $HW$ | als Überschuß von $HW$ über $AW$ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Amperewindungen | | | Amperewindungen | | |
| 0 Ohm......... | 45 | 196 | 151 | 51 | 314 | 263 |
| 300 Ohm......... | 29 | 196 | 167 | 23 | 249 | 226. |

Kurventafel 3.

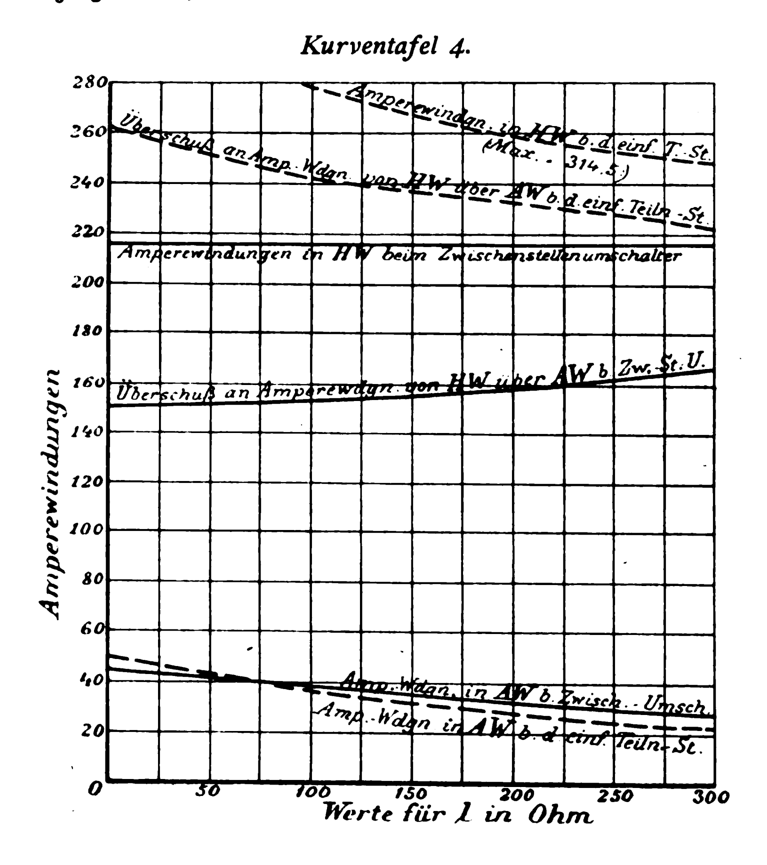



Der Überschuß der Amperewindungen der Haltewicklung über die der Anrufwicklung ist in Leitungen mit einfachen Sprechstellen innerhalb der vorstehenden Grenzwerte für $l$ also größer als in Leitungen mit Zwischenstellenumschaltern. Bei dem Werte $l = \infty$ wird, wie aus den Fig. 4 und 5 ohne weiteres hervorgeht, der Überschuß für beide Schaltungen gleich, nämlich $43{,}6 \cdot 4500 \cdot 10^{-3}$ = rund 196 Amperewindungen.

Wie in Leitungen mit Zwischenstellenumschaltern die Kraft zum Zurückführen des Kipphebels gesteigert werden kann, wird unter Punkt 5 behandelt werden.

Steht nicht die Zwischenstelle (Fig. 4), sondern die Endstelle mit dem Amte in Verbindung, dann ändern sich die Gleichstromwege dadurch, daß der $b$-Zweig durch den Kondensator $C_3$ der Zwischenstelle (Fig. 1) für den Gleichstrom gesperrt wird. Für die Berechnung der Stromstärke kommt nun die Summe der Widerstände der Anrufwicklung $AW$ (800 Ohm), des $a$-Zweiges der Amtsleitung $(l)$, des $a$- und des $b$-Zweiges der Endstellenleitung $(2\,l_1)$, des Endstellenmikrophons mit Induktionspule (250 Ohm) und der Spule $SZ_2$ des Drosselschauzeichens in Betracht; diese Spule hat nicht wie die Spule $d_3$ 250 Ohm, sondern nur 200 Ohm Widerstand.

*Kurventafel 4.*




Für den Anruf des Amtes beträgt also der Widerstand des Gleichstromweges $l + 2\,l_1 + 1250$ Ohm. Die Stärke des durch die Anrufwicklung des Amtsrelais fließenden Stromes beträgt danach

für $l + 2\,l_1 =$ 0 Ohm ....... rund 19 Milliampere,
" $l + 2\,l_1 =$ 300 " ....... " 15 "
" $l + 2\,l_1 =$ 600 " ....... " 13 "
" $l + 2\,l_1 =$ 1000 " ....... " 11 " .

Die Haltewicklung ist stromfrei.

Vergleicht man diese Stromstärken mit den unter Punkt 1 für den Anruf von der Zwischenstelle berechneten, so ergibt sich, daß der Anruf von der Endstelle aus für alle im Betriebe vorkommenden Leitungslängen vollkommen sichergestellt ist.

Für die Berechnung der Ströme, die beim Beantworten des von der Endstelle ausgegangenen Anrufs entstehen, sind nach dem Schaltungsauszuge in Fig. 6 folgende Widerstandswerte zu berücksichtigen:

der vereinigte Widerstand $W_1$ von $AW$ und $SR = 126$ Ohm, wie früher, und hiernach der gesamte Widerstand des Gleichstromkreises $= (l + 2\,l_1 + 576)$ Ohm.

Es ergeben sich folgende Werte:

| für $l + 2\,l_1 =$ | Stärke des Stromes in | | | | Zahl der Amperewindungen in | | Überschuß an Amperewindungen von $HW$ über $AW$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | $AW$ | $HW$ | $SR$ | $M$ | $AW$ | $HW$ | |
| | Milliampere | | | | | | |
| 0 Ohm ............ | 6,6 | 43,6 | 34,1 | 41,0 | 59,4 | 196,2 | 136,8 |
| 500 Ohm ............ | 3,5 | 43,6 | 18,7 | 22,2 | 31,5 | 196,2 | 164,7 |
| 1000 Ohm ............ | 2,4 | 43,6 | 12,8 | 15,2 | 21,6 | 196,2 | 174,6. |

Das Mikrophon der Endstelle und das Relais des Amts-Überwachungszeichens erhalten also einen genügend starken Strom. Der Überschuß an Amperewindungen von $HW$ über $AW$ ist geringer als bei der Schaltung nach Fig. 4, aber immerhin groß.

3. Zusammenschalten zweier Leitungen mit Zwischenstellenumschalter. Werden nach Fig. 7 zwei mit Zwischenstellenumschaltern ausgerüstete Anschlußleitungen bei dem Amte miteinander verbunden, so ändert sich die Gleichstromverteilung für den einzelnen Zwischenstellenumschalter nur insofern, als den Haltewicklungen $HW$ und $HW'$ ein geringerer Strom zufließt als in der Abfragestellung, nämlich nach Fig. 7 je nur

$$\frac{1}{2} \cdot \frac{24 \cdot 10^3}{400 + \frac{1}{2} \cdot 150} = 25 \text{ Milliampere}$$

gegen 43,6 Milliampere in der Abfragestellung. Die Zahl der Amperewindungen in beiden Haltewicklungen beträgt also nur noch 112,5 (konstant) gegen 196,2 (konstant). Dementsprechend ist der Überschuß an Amperewindungen in $HW$ und $HW'$ bei den einzelnen Leitungslängen kleiner als bei der Abfragestellung.

Dies gilt auch für die Verbindung zweier Endstellen und für die Verbindung der Zwischenstelle einer Leitung mit der Endstelle einer anderen Leitung. Den Einzelnachweis hierfür rechnungsmäßig zu führen, ist nicht notwendig.

4. Verbindung zwischen einer Leitung mit Zwischenstellenumschalter und einer Leitung mit einfacher Sprechstelle. Wenn eine Leitung mit Zwischenstellenumschalter an eine Leitung mit einfacher Sprechstelle angeschaltet wird, entsteht der in Fig. 8 dargestellte Stromlauf. In der Stromlieferung für den Zwischenstellenumschalter tritt hierbei keine Änderung gegen die Schaltung nach Fig. 7 ein. Die Stromlieferung nach der einfachen Sprechstelle aber muß beachtet werden, weil an ihr die Haltewicklungen $HW$ und $HW'$ der beiden Anrufrelais beteiligt sind. Wird der

Widerstand jedes Zweiges der Leitung mit einfacher Sprechstelle mit $l'$ bezeichnet, und führt man den vereinigten Widerstand von $HW'$ und $SR'$, wie früher, mit 126 Ohm in die Rechnung ein, so ist der Gesamtwiderstand des Stromkreises von $HW$ und $HW'$

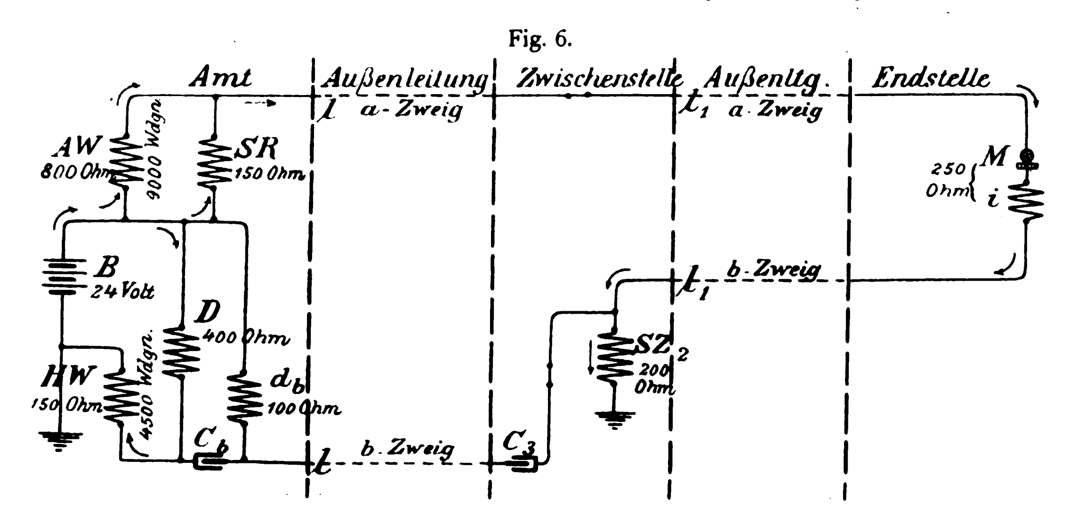
$$W = \frac{(2l' + 376)\,400}{2l' + 776} + 75,$$

ausgedrückt in Ohm.

Hieraus ergeben sich für die einzelnen Teilstromwege folgende Werte:

| für $l'$ = | Stärke des Stromes in (Milliampere) | | | | Zahl der Amperewindungen in | | Überschuß der Amperewindungen von | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | $AW'$ | $HW$ und $HW'$ | $SR'$ | $M'$ | $AW'$ | $HW$ und $HW'$ | $HW$ über $AW$*) | $HW'$ über $AW'$ |
| 0 Ohm .................. | 7 | 44 | 38 | 45 | 63 | 198 | 153 | 135 |
| 300 Ohm .................. | 3 | 33 | 16 | 19 | 27 | 149 | 120 | 122. |

Fig. 6.




Der Mikrophonstrom und der Strom des Schlußzeichenrelais besitzen also genügende Stärke. Der Überschuß an Amperewindungen ist in beiden Haltewicklungen niedriger als in der Schaltung nach Fig. 5 (vgl. die Zusammenstellung S. 34).

5. Änderungen im Stromkreise des Zwischenstellenumschalters. Wenn sich die unter Punkt 2 bis 4 für die Haltewicklungen der Anrufrelais berechneten Zugkräfte nicht als ausreichend erweisen sollten, um den Anker sicher in die Ruhelage zurückzuführen und darin festzuhalten, kann man durch eine Schwächung des Stromes der Anrufwicklungen Abhilfe

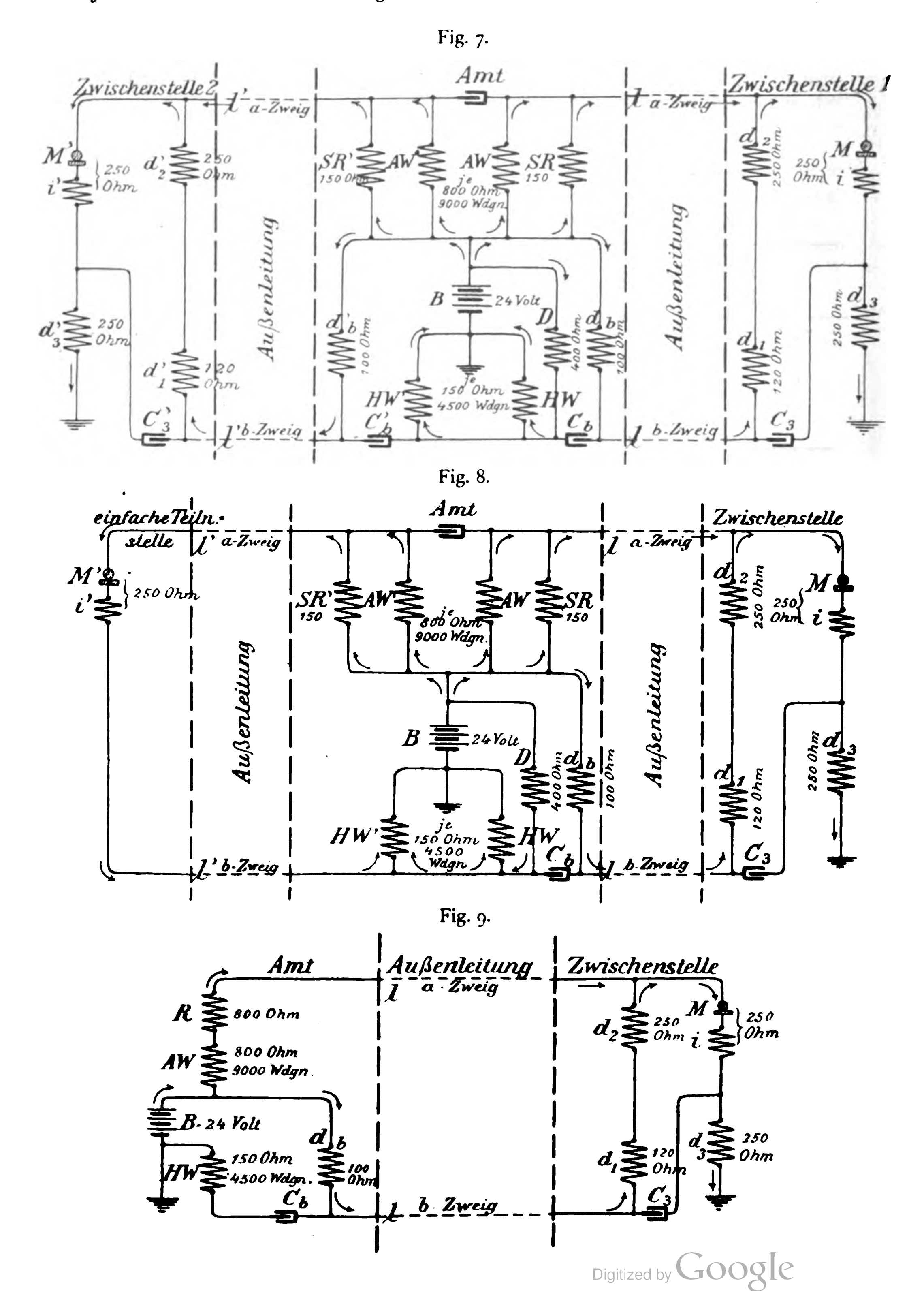
*) Die Werte für $AW$ sind auf S. 34 angegeben.



Fig. 7.

Fig. 8.

Fig. 9.



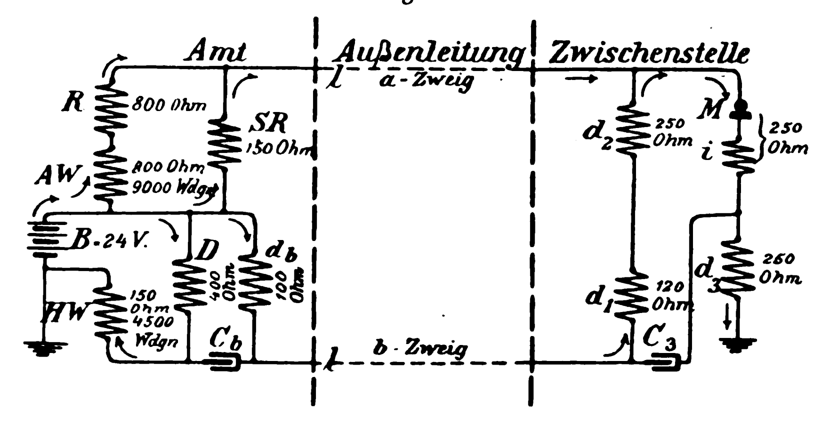
schaffen. Dies läßt sich auf verschiedene Weise ausführen; am einfachsten wird es wohl sein, den Anrufwicklungen nach Fig. 9 und 10 einen Widerstand vorzuschalten. Dieser möge entsprechend einer Versuchsreihe 800 Ohm betragen. Dann ist der Widerstand der Stromwege, die gebildet werden, wenn das Amt von der Zwischenstelle aus angerufen wird (Fig. 9),

$$\frac{(1600 + l)\ (470 + l)}{2070 + 2l} + 500 \text{ Ohm.}$$

Daraus folgen nachstehende Beziehungen:

| für $l$ = | Widerstand des Stromkreises<br>Ohm | Stärke des Stromes in $M$<br>Milliampere | Stärke des Stromes in $AW$<br>Milliampere | Amperewindungen in $AW$ |
|---|---|---|---|---|
| 0 Ohm ................... | 851 | 28 | 6 | 54 |
| 300 Ohm ................... | 1 048 | 23 | 6 | 54 |
| 1000 Ohm ................... | 1 439 | 17 | 6 | 54 |

Fig. 10.




Da die Haltewicklung keinen Strom erhält, stellen die 54 Amperewindungen die Kraft dar, die den Anker des Anrufrelais aus der Ruhe- in die Arbeitslage zu ziehen hat. Diese Kraft liegt nur wenig unter der Zugkraft, die beim Anrufe von einfachen Sprechstellen aus zustande kommt (vgl. auf der Kurventafel 2 die untere Kurve bei dem Leitungswiderstande 300 Ohm).

In der Abfrageschaltung nach Fig. 10 und bei der Anschaltung anderer Anschlußleitungen ändert sich die Gleichstromverteilung im allgemeinen nur wenig, weil der vereinigte Widerstand der Anrufwicklung *AW* nebst dem vorgeschalteten Widerstand und dem des Schlußzeichenrelais mit

$$\frac{1600 \cdot 150}{1750} = 137 \text{ Ohm}$$

nur um 11 Ohm höher ist als der vereinigte Widerstand von *HW* und *SR* allein. Aber der Strom, der jetzt durch *AW* fließt, ist in allen Fällen im



Verhältnis von (800 + 150):(1600 + 150), d. h. um rund die Hälfte, geringer als in der Schaltung nach Fig. 4. Dementsprechend sinkt die Zahl der Amperewindungen in *AW*. Der Überschuß an Amperewindungen in *HW* wird also während der Abfragestellung und der Verbindung mit anderen Leitungen wesentlich erhöht, so daß der Kipphebel sicherer in die Ruhelage zurückgeführt und darin festgehalten wird.

6. Verkehr der Zwischenstelle mit der Endstelle. Im Verkehr der Zwischenstelle mit der Endstelle kommt die Schaltung nach Fig. 11 zustande. Zur Berechnung der Stromstärken sind hierbei folgende vereinigten Widerstände zu berücksichtigen:

$d_2$ und $SZ_1$ .................................. rund 110 Ohm,

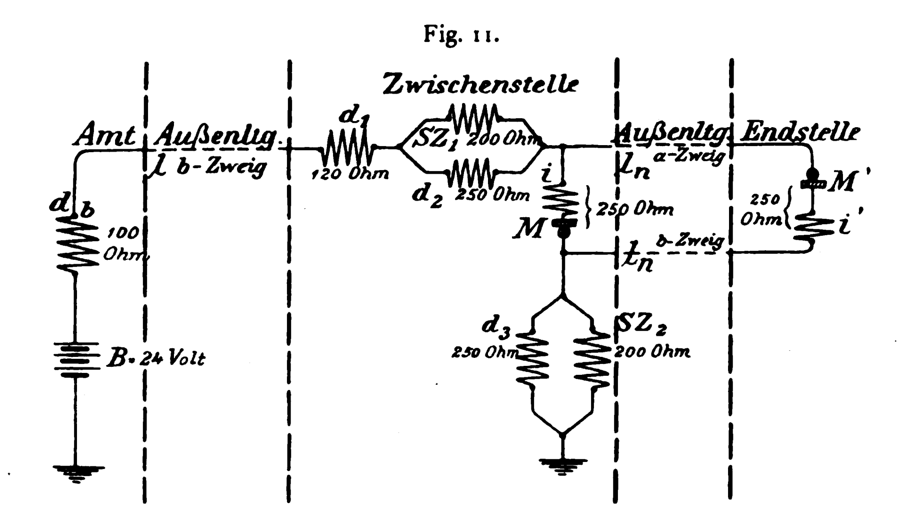
$d_3$ und $SZ_2$ .................................. rund 110 Ohm,

$2 l_n + 250$ (von $M'$ und $i'$) und 250 (von $M$ und $i$) ..................... $\frac{(2 l_n + 250) 250}{2 l_n + 500}$ Ohm.

Der Gesamtwiderstand des Stromkreises wird also entsprechend diesen und den in der Figur angegebenen Strecken bestimmt durch

$$\frac{(2 l_n + 250) 250}{2 l_n + 500} + l + 440 \text{ Ohm.}$$

Fig. 11.




Daraus ergeben sich folgende Beziehungen:

| $l =$ | $l_n =$ | Gesamt-widerstand<br>Ohm | Stärke des Gesamt-stroms<br>Milliampere | Stärke des Stromes in $M$<br>Milliampere | Stärke des Stromes in $M'$<br>Milliampere |
|---|---|---|---|---|---|
| 0 | 0 | 565 | 42 | 21 | 21 |
| 300 | 0 | 865 | 28 | 14 | 14 |
| 0 | 300 | 663 | 36 | 28 | 8 |
| 300 | 300 | 933 | 24 | 18 | 6. |

Im Verkehr der Zwischenstelle mit der Endstelle ist also die Verteilung des Speisestroms auf die beiden Mikrophone je nach der Länge der Endstellenleitung nicht immer gleichmäßig. Da bei dieser Schaltung aber der Amtsverkehr in keiner Weise beteiligt ist, reichen die ermittelten Stromstärken wohl für alle im Betriebe vorkommenden Leitungslängen aus.

## Der Verkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanale während des Rechnungsjahrs 1908.

Nach den vom Kaiserlichen Kanalamte herausgegebenen »Mitteilungen über den Kaiser-Wilhelm-Kanal« (Berlin 1909, gedruckt in der Reichsdruckerei) ist der Kanal im Rechnungsjahre 1908 im ganzen von 32 576 abgabepflichtigen Schiffen mit einem Gesamt-Nettoraumgehalte von 5 853 114 R.T. benutzt worden. Dies ergibt gegen das Vorjahr (vgl. Archiv 1908, S. 453) einen Rückgang von 2422 Schiffen und 570 327 R.T., also eine Abnahme nach der Zahl der Schiffe um 6,92 v. H. und nach ihrem Raumgehalt um 8,88 v. H. Von den 32 576 Schiffen des Rechnungsjahrs 1908 waren 22 034 mit 4 790 836 R. T. Nettoraumgehalt beladen, während 10 542 Schiffe mit 1 062 278 R.T. Raumgehalt leer oder in Ballast fuhren. Die bisherige Entwicklung des gesamten Verkehrs auf dem Kanal ergibt sich aus der nachstehenden Zusammenstellung.

| Rechnungsjahr | der Schiffe | |
|---|---|---|
| | Zahl | Netto-raumgehalt R.T. |
| 1896 | 19 660 | 1 848 458 |
| 1897 | 23 108 | 2 469 795 |
| 1898 | 25 816 | 3 117 840 |
| 1899 | 26 279 | 3 488 767 |
| 1900 | 29 045 | 4 282 094 |
| 1901 | 30 161 | 4 285 301 |
| 1902 | 32 010 | 4 573 834 |
| 1903 | 32 038 | 4 990 287 |
| 1904 | 32 623 | 5 270 477 |
| 1905 | 33 147 | 5 796 949 |
| 1906 | 33 158 | 5 963 125 |
| 1907 | 34 998 | 6 423 441 |
| 1908 | 32 576 | 5 853 114. |

Nach der Art der Schiffe waren 1908:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Dampfschiffe | 14 479 | mit | 4 586 572 | R.T. Raumgehalt, |
| Segelschiffe | 15 500 | - | 592 169 | - - und |
| Leichter und Schuten | 2 597 | - | 674 373 | - - |
| zusammen, wie oben | 32 576 | mit | 5 853 114 | R.T. Raumgehalt. |

Von den Dampfern hatten einen Nettoraumgehalt von mehr als 1500 R.T. 229 Schiffe, einen solchen von mehr als 1000 bis 1500 R.T. 422 und von mehr als 600 bis 1000 R.T. 1826 Schiffe. Regelmäßigen Linien gehörten 5868 Dampfer mit 2 092 798 R.T. Raumgehalt an; auf den Seedampferverkehr entfielen 10 064, auf den Reiseverkehr 1657 Dampfschiffe. Von den Segelschiffen hatten nur 14 einen Raumgehalt von mehr als 400 R.T. und nur 382 einen solchen von mehr als 100 bis 400 R.T. aufzuweisen, während von den Schleppschiffen (Leichtern und Schuten) 491 über 400 und weitere 1431 noch über 100 R.T. Raumgehalt hatten.

Der Jahreszeit nach entfiel im Rechnungsjahre 1908 der stärkste Verkehr hinsichtlich der Zahl der Fahrzeuge — 3563 Schiffe — auf den Monat Juli 1908, hinsichtlich des Raumgehalts — 577 697 R.T. — auf den Monat August 1908, der geringste Verkehr mit 1215 Schiffen und 299 151 R.T. dagegen auf den Monat Februar 1909.

Was die Nationalität der Schiffe, die ihren Weg durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal nahmen, betrifft, so führten

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 26 431 | Schiffe mit | 3 420 879 | R.T. | Raumgehalt | die deutsche Flagge, |
| 1 740 | - - | 657 699 | - | - | - dänische Flagge, |
| 1 619 | - - | 475 287 | - | - | - schwedische Flagge, |
| 1 367 | - - | 222 082 | - | - | - niederländische Flagge, |
| 459 | - - | 270 376 | - | - | - norwegische Flagge, |
| 442 | - - | 335 929 | - | - | - russische Flagge, |
| 408 | - - | 391 993 | - | - | - britische Flagge, |
| 50 | - - | 34 140 | - | - | - belgische Flagge, |
| 25 | - - | 16 744 | - | - | - französische Flagge und |
| 35 | - - | 27 985 | - | - | eine der sonstigen fremden Flaggen, |
| zus. 32 576 | Schiffe mit | 5 853 114 | R.T. | Raumgehalt. | |

Auf die deutsche Flagge mit 81,14 v. H. folgte die dänische mit 5,34, die schwedische mit 4,97 und die niederländische mit 4,20 v. H., während der Anteil aller anderen Länder hinter 1,5 v. H. zurückblieb. Bemerkenswert ist noch, daß 1908 die Zahl der belgischen Schiffe doppelt so groß war wie die der französischen, während im Vorjahre die Zahl der französischen Schiffe mit 39 die der belgischen noch um 6 übertroffen hatte.

Die Beteiligung der einzelnen Hafengruppen am Verkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanale wird durch die Übersicht auf der nächsten Seite veranschaulicht.

Gestiegen ist hiernach gegen das Vorjahr der Verkehr von und nach niederländischen und Rheinhäfen um 136 und von und nach belgischen Häfen um 52 Schiffe. Der größte Verkehr ging wie in den Vorjahren von und nach Elbhäfen (Hamburg).

Die mittlere Dauer der Durchfahrtzeiten betrug

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| bei Dampfern mit einem Tiefgange bis zu 5,4 m.... | 9 | Stunden | 2 | Minuten, | |
| - - - - - von 5,5 bis 6,9 m | 11 | - | 21 | - | , |
| - - - - - v. mehr als 6,9 m | 13 | - | 21 | - | und |
| bei Schleppzügen........................... | 16 | - | 20 | - | . |

Die durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeiten beliefen sich

| | | | |
|---|---|---|---|
| bei Dampfern bis zu 5,4 m Tiefgang auf ........ | 13,2 | km in der Stunde, | |
| - - von 5,5 bis 6,9 m Tiefgang auf .... | 11,1 | - - - - | und |
| - - von noch größerem Tiefgang auf .. | 8,8 | - - - - | . |



| | Es kamen von: | | Es gingen nach: | |
|---|---|---|---|---|
| | Schiffe | | Schiffe | |
| | Zahl | Raumgehalt R.T. | Zahl | Raumgehalt R.T. |
| Deutschen Ostseehäfen .... | 7 178 | 1 193 064 | 6 731 | 1 015 705 |
| Russischen (finnischen) Häfen | 1 561 | 1 003 088 | 1 078 | 662 493 |
| Schwedischen Häfen....... | 1 719 | 563 969 | 1 057 | 299 783 |
| Norwegischen Häfen....... | 54 | 5 533 | 23 | 8 471 |
| Dänischen Häfen ......... | 2 057 | 267 865 | 2 778 | 367 627 |
| Kanalhäfen ............ .. | 7 106 | 331 886 | 7 017 | 331 517 |
| Untereiderhäfen........... | 72 | 3 293 | 209 | 7 838 |
| Deutschen Nordseehäfen ... | 1 421 | 381 302 | 1 489 | 409 419 |
| Elbhäfen . .............. | 9 551 | 1 121 022 | 9 371 | 1 096 211 |
| Britischen Häfen.......... | 725 | 438 484 | 851 | 583 501 |
| Niederländischen und Rheinhäfen .................. | 729 | 230 383 | 1 223 | 618 912 |
| Belgischen Häfen ......... | 228 | 122 406 | 419 | 235 096 |
| Französischen Häfen ...... | 48 | 27 671 | 235 | 167 715 |
| Anderen westlichen und südlichen Häfen ........... | 127 | 163 148 | 95 | 48 826 |
| insgesamt.... | 32 576 | 5 853 114 | 32 576 | 5 853 114. |

An eigenen Betriebsmitteln besaß die Kanalverwaltung zum Schlusse des Rechnungsjahrs 1908:

4 Dienstdampfer für die Betriebsverwaltung,
5 Dienstdampfer für die Bauverwaltung,
24 Schleppdampfer,
2 Lotsendampfer,
4 Schleusendampfer,
4 Eimerdampfbagger,
6 Dampfbaggerprähme und
3 Saugbagger,

zusammen.... 52 Fahrzeuge.

An reinen Kanalabgaben wurden im Rechnungsjahre 1908 2690894 Mark und an Gebühren überhaupt, einschließlich der Schleppgebühren usw., 2846107 Mark eingenommen. Der erzielte Überschuß betrug nur 128965 Mark gegen 413622 Mark im Jahre zuvor.

## Die Eisenbahn Kristiania - Bergen.

Unlängst ist die Eisenbahnlinie Kristiania–Bergen in ihrer ganzen Ausdehnung eröffnet worden, womit Norwegen ein Werk abschloß, das eine große nationale Bedeutung hat und für den Personen-, Post- und Güterverkehr von weittragender Wichtigkeit ist. Denn mit dieser, 492 km langen Bahn werden die durch ein mächtiges Langgebirge getrennten östlichen und westlichen Teile Norwegens miteinander verbunden. Während die Reise früher auf dem Seewege längs einer rauhen Küste drei Tage in Anspruch nahm, wurde die Fahrt zwischen Kristiania und Bergen bereits durch den vorläufigen Betrieb der Bahn, wobei ein Umweg über das im Süden liegende Drammen gemacht werden mußte, auf 23 Stunden abgekürzt. Nachdem nun auch der östlichste Teil der sogenannten Bergener Bahn fertig ist, dauert sie nur noch 14 Stunden, und die bisherige Übernachtung auf der Linie fällt weg.

Schon im Jahre 1872 begannen die Vorarbeiten zur Herstellung der Bahn. Man entschloß sich, zuerst die 107 km lange Strecke von Bergen bis Voß zu bauen, die im Jahre 1883 eröffnet werden konnte. Im Jahre 1894 faßte das Storthing alsdann den Beschluß zur Fortsetzung der Linie in der Richtung nach Kristiania. Der Bau der Teilstrecke mit dem Hochgebirgsübergange gehört zu den schwierigsten und kostspieligsten Unternehmungen dieser Art. Von der etwa 100 km langen Gebirgsstrecke, die auf der westlichen Seite ungefähr 150 km von Bergen beginnt, liegt nicht weniger als die Hälfte oberhalb der Baumgrenze. Hierin besteht der große Unterschied zwischen der Bergener Bahn und den schweizerischen und nordamerikanischen Gebirgsbahnen, die überall unterhalb der Waldgrenze entlang gehen. Bei der Bergener Bahn hört infolge ihrer Lage auf einem ziemlich hohen nördlichen Breitengrade der Nadelwald bereits in 600 bis 700 m Höhe über dem Meere auf, wogegen die Waldgrenze auf der Linie der canadischen Pacificbahn bis zu 1900 m und bei dem Gebirgsübergange der Southern Pacificbahn über die Sierra Nevada bis zu etwa 2500 m Höhe geht. Erschwerend für den Bau kamen noch die gewaltigen Schneemassen und die lange Dauer des Winters hinzu. In den völlig unbewohnten Hochgebirgsgebieten mußten erst Wege angelegt werden; die Stoffe zum Bau der Arbeiterbaracken mußten durch Saumpferde und Träger herangeschafft werden. Schon allein diese Vorbereitungen nahmen zwei Jahre in Anspruch und verursachten über 1 Million Mark Kosten. Auch beim Bau der Bahn selbst bereiteten die Naturgewalten große Hindernisse, namentlich bei der Aufrechterhaltung der Verbindung mit den Arbeitern, die im Winter bei den zahlreichen Tunnelbauten beschäftigt wurden. Einen Wegweiser in den Einöden boten nur die Stangen der Fernsprechleitung. Aber bei Dunkelheit mußten die Wanderer eine Schnur über die Leitung werfen, um auf dem richtigen Wege zu bleiben. Der Kassierer der Bahnanlage hatte jeden Monat im Winter auf Schneeschuhen von Voß aus einen Weg von 200 km ins Hochgebirge zu machen. Bei einer solchen Wanderung ist einmal ein Kassierer mit seinem Führer während eines Schneesturmes erfroren.

Für die Reisenden, die jetzt in den bequemen Eisenbahnwagen von Kristiania nach der alten Hansestadt Bergen fahren, gestaltet sich der Übergang über das Hochgebirge zu einem großartigen Genusse; denn weite Gebiete dort oben sind mit Gletschern bedeckt, von denen der Hardangergletscher der größte ist. Überall erheben sich Gebirgsgipfel, zwischen denen ausgedehnte Seen blinken. Ein großer Teil der Strecke ist zwar gegen



Schneeverwehungen durch Holztunnel geschützt, doch sollen deren Seiten im Sommer geöffnet werden. Außerdem hat die Staatsbahnverwaltung an den beiden höchsten Stationen, Finse (1222 m ü. M.) und Haugastöl (988 m ü. M.) Gebirgsgasthöfe errichten lassen, von denen aus die Reisenden die großartige Landschaft in Muße genießen können. Finse bietet zudem jederzeit alle Vorbedingungen zur Ausübung von Wintersport.

Die Bergener Bahn hat gegen 70 Millionen Mark gekostet, eine für ein Land wie Norwegen gewaltige Summe, aber ihre Ausführung bildet eine in handelspolitischer Beziehung wichtige Tat, und sicher wird sie auch zur Vermehrung des Reiseverkehrs in Norwegen beitragen, indem sie den Reisenden, die sich den Fjorden der Westküste zuwenden, eine bedeutende Abkürzung des Seewegs ermöglicht.

---

## KLEINE MITTEILUNGEN.

Elektrische Bahnen in Mitteljapan. Wie wir einem im *Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preußischen Staatsanzeiger* (Jahrg. 1909, Nr. 273) veröffentlichten Berichte des Kaiserlichen Konsulats in Kobe entnehmen, ist in neuerer Zeit in Mitteljapan neben den elektrischen Straßenbahnen eine Reihe fast immer parallel zu den schon vorhandenen Eisenbahnen verlaufender elektrischer Bahnen teils entstanden, teils im Entstehen begriffen oder geplant, die den Verkehr der größeren Städte untereinander und mit den dazwischen liegenden Ortschaften vermitteln sollen. Unter Mitteljapan versteht man die fünf »Stammprovinzen«, ein etwa 8000 qkm großes Gebiet, das die Städte Osaka mit 1 300 000, Kioto mit 400 000 und Kobe mit 340 000 Einwohnern umfaßt, und das die am dichtesten besiedelte Gegend des ganzen Landes bildet. In diesem Gebiete fehlt es zwar keineswegs an Dampfeisenbahnen; doch können sich die elektrischen Bahnen den örtlichen Bedürfnissen im allgemeinen leichter anpassen. Die Vorzüge des elektrischen Systems (raschere Zugfolge, Anhalten in beliebig kurzen Zwischenräumen, bessere Möglichkeit, dem jeweiligen Verkehrsbedürfnis entsprechend, Wagen schnell einzuschieben oder aus dem Betriebe zu ziehen u. dgl. m.) kommen hier umsomehr zur Geltung, als zwischen den großen Städten langgestreckte, volkreiche Ortschaften liegen, und als die Bahnen gleichzeitig innerhalb der Städte als Straßenbahnen und Verkehrszuführer dienen. Außerdem üben die mit nur einer Klasse versehenen elektrischen Bahnen auf die durchschnittlich arme japanische Bevölkerung eine starke Anziehungskraft auch deshalb aus, weil die Fahrpreise auf ihnen in der Regel niedriger sind als die Preise in der untersten Klasse der Staatseisenbahnen. Demgegenüber kommt die längere Fahrtdauer weniger in Betracht, zumal der Wert der Zeit in Japan nicht sonderlich hoch veranschlagt wird. Da Geländeschwierigkeiten nur in geringem Umfange zu überwinden und auch die Grunderwerbskosten im allgemeinen noch niedrig sind, versprechen die Bahnen eine gute Ertragsfähigkeit.

Die älteste dieser elektrischen Bahnen ist die Bahn zwischen Osaka und Kobe, die unterwegs Städte und Dörfer mit zusammen 138 000 Einwohnern berührt und eine Länge von 31 km hat. Sie ist durchweg zweigleisig bei einer Spurweite von 1,44 m. Die Dauer der Fahrt auf der ganzen Strecke beträgt, den Aufenthalt auf 32 Zwischenstationen mit eingerechnet, 66 Minuten,



während auf der parallel verlaufenden Staatsbahn die Schnellzüge nur 37, die Personenzüge 55 Minuten gebrauchen. Trotzdem hat sich der größere Teil des Verkehrs der elektrischen Bahn zugewendet; sie befördert gegenwärtig jährlich 8,5 Millionen Personen. Der Fahrpreis beträgt für die ganze Strecke 44 Pf., für jede der vier Teilstrecken 12,0 Pf. Bei gleichzeitiger Entnahme von mindestens 24 Teilstreckenfahrkarten tritt eine Ermäßigung um 10 v. H., bei Zeitkarten eine solche von 15 bis 75 v. H. ein. An dem Bau der Bahn wollten sich ursprünglich auch englische und belgische Kapitalisten beteiligen, die sich jedoch wieder zurückzogen, als ihnen nicht die gewünschten Überwachungsbefugnisse eingeräumt wurden. Später wurde das Kapital der die Bahn betreibenden Aktiengesellschaft — Nennwert: 12,0 Millionen Mark — ausschließlich in Japan aufgebracht. Die Gesamtbaukosten der Bahn haben sich auf 8,7 Millionen Mark, die durchschnittlichen Einnahmen während der letzten drei Jahre auf 1 865 000 Mark und die durchschnittlichen Ausgaben während der gleichen Zeit auf 940 000 Mark belaufen, so daß meist eine Dividende von 12½ v. H. verteilt werden konnte. Güter beförderte die Bahn bisher nicht, dagegen versorgt sie die anliegenden Ortschaften mit elektrischem Lichte.

An zweiter Stelle ist die Nankai-Eisenbahn-Aktiengesellschaft im Sommer 1907 dazu übergegangen, einen Teil ihrer Linien, nämlich die 15,2 km lange Strecke Osaka-Sakai-Hamadera, für den elektrischen Betrieb einzurichten. Sie verfolgte dabei hauptsächlich den Zweck, aus dem stetig wachsenden Verkehr zwischen Osaka und seinen südwestlich gelegenen Vororten größere Vorteile zu ziehen. Neben dem elektrischen Betrieb auf dieser Strecke ist der Dampfbahnverkehr im bisherigen Umfange bestehen geblieben; die eingleisigen Schienenwege werden für beide Betriebe gemeinsam benutzt. Die Zuführung des Gleichstroms, der durch Dampfturbogeneratoren erzeugt wird, geschieht durch Oberleitung. Die gesamten Materialien für die elektrische Einrichtung wurden von der amerikanischen Firma Westinghouse für 2,0 Millionen Mark geliefert. Die Zahl der im Jahre 1908 allein mit den elektrischen Wagen beförderten Personen belief sich auf 5,0 Millionen. Der Fahrpreis entspricht dem der dritten Klasse der Gesellschaftsdampfbahn; er beträgt 2,3 Pf. für das Kilometer. Die von der Gesellschaft verteilten Dividenden schwankten zwischen 6 und 10 v. H.

Im Bau begriffen ist gegenwärtig eine elektrische Bahn zwischen den Städten Kioto und Osaka. Der schon seit längerer Zeit bestehende Plan zur Schaffung dieser Linie konnte seiner Verwirklichung erst näher geführt werden, nachdem es der zu diesem Zwecke gegründeten Aktiengesellschaft gelungen war, das erforderliche Kapital in Höhe von 14,7 Millionen Mark durch eine Anleihe in England aufzubringen. Die Bauarbeiten auf der 48 km langen zweigleisigen Strecke von 1,435 m Spurweite sind bereits so weit vorgeschritten, daß die Betriebseröffnung zum Frühjahre 1910 erwartet werden kann. Die Bahn folgt der Landstraße auf der linken Seite des Flusses Yodogawo, während die Staatseisenbahn auf der anderen Seite dieses Flusses verläuft. Steigungen stehen dem Bau nicht entgegen; doch müssen zwischen Osaka und der Station Fushimi 68 kleinere Brücken gebaut werden.

Von zwei neu gegründeten Aktiengesellschaften (Aktienkapital 4,2 und 6 Millionen Mark) beabsichtigt die eine den Bau einer elektrischen Bahn von Kobe über Suma nach Akashi (18,3 km), die andere den Bau einer solchen von Osaka nach Takaradzuka (24,8 km) mit einer 4 km langen Abzweigung nach Minomo. Die erstgenannte Bahn soll auf der Teilstrecke zwischen Kobe und Suma (9 km) zweigleisig, im übrigen eingleisig angelegt werden. Sie würde im Wettbewerbe mit der Sanyobahn den Verkehr



zwischen Kobe und mehreren Seebadeorten vermitteln, die schon gegenwärtig starke Verkehrsziffern aufzuweisen haben. Die an zweiter Stelle genannte Bahn soll mit der von Osaka nach der Westküste Japans führenden Hankaku-Eisenbahn in Wettbewerb treten und wird ebenfalls auf lebhaften Zuspruch rechnen können. Denn von ihren beiden Endorten wird Takaradzuka wegen seiner kohlensauren Quellen, namentlich in den Sommermonaten, viel aufgesucht, während das wegen seiner Naturschönheiten bekannte Minomo besonders im Herbste große Menschenmengen anlockt.

# LITERATUR.

Metz, seine Vororte und die Schlachtfelder um Metz. Herausgegeben vom Verkehrsverein für Metz und das Metzerland. 1909. 8°. 116 S.

Das von dem Direktor des städtischen Museums in Metz, Professor Keune, bearbeitete und mit zahlreichen Abbildungen geschmückte Büchlein wird allen, die Metz und die umliegenden Schlachtfelder aufsuchen wollen, ein willkommener Führer sein. Die Einleitung bildet ein geschickt geschriebener »Abriß der Geschichte der Stadt Metz«. Weiter ist eine anschauliche Schilderung der »Kämpfe um Metz und der Einschließung der Stadt im Jahre 1870« eingestreut und am Schlusse eine Beschreibung der Luxemburger Schweiz und des Staatsbads Mondorf im Großherzogtum Luxemburg angefügt.

---

XXVI. Jahresbericht des Vereins für Erdkunde zu Metz für die Vereinsjahre 1907 bis 1909. Metz, G. Scriba. 1909. 124 und XXXII Seiten.

Den größten Teil des Heftes (98 Seiten) füllt eine fesselnd geschriebene und durch zahlreiche Abbildungen erläuterte Abhandlung des Direktors des städtischen Museums in Metz, Professors Keune, über: *Die Flur Sablon in römischer Zeit.* Gegenstand der Abhandlung bilden in der Hauptsache die in der Gegend von Metz neuerdings gemachten zahlreichen Altertumsfunde, Tempelanlagen, Grabdenkmäler usw. Wir erfahren u. a., daß in einer Tempelanlage, die in den ehemaligen Kiesgruben Mey (Sablon-Montigny) freigelegt wurde, auch ein kleiner Steinaltar aufgefunden worden ist, durch den nach seiner Inschrift ein »tabellar(ius)« [Briefträger] mit Namen: »Jul(ius) Paternus«, einem Gelöbnis entsprechend, der »Göttin Mogontia«, wohl einem Brunnengeiste, seine Verehrung bezeugt hat. Dieses Weihdenkmal scheint nach der Abbildung (S. 50) gut erhalten zu sein.

In dem der Abhandlung beigegebenen Anhang ist ein besonderer, sehr lesenswerter Abschnitt dem *Verkehrsleben im Metzer Land zur Zeit der Römerherrschaft* gewidmet. Es wird darin ausgeführt, daß die Gallier, die in der Gegend von Metz seit dem fünften vorchristlichen Jahrhundert ansässig waren, eine besondere Begabung für das Verkehrsleben hatten, dessen Entwicklung durch eine ungewöhnlich lange Friedenszeit (vom Jahre 70 n. Chr. bis gegen Ende des 2. Jahrhunderts) begünstigt wurde. Ferner wird auf die

sechs Kunststraßen hingewiesen, die von Metz ausstrahlten und einem regen Fuhrwerksverkehr, namentlich auch den Zwecken der römischen Reichspost, des »cursus publicus«, dienten. Den vorher genannten »tabellarius« von Sablon, Julius Paternus, hält der Verfasser nicht für einen Angestellten der römischen Reichspost, sondern für den Bediensteten eines der nicht-staatlichen Unternehmer, denen die Bestellung der Privatbriefe überlassen wurde.

Aus dem weiteren Inhalte des Jahresberichts seien noch hervorgehoben die Wiedergabe eines Vortrags des Professors Dr. Dörr, Metz-Montigny, über *Dynamische Kultur* sowie Auszüge aus anderen Vorträgen über Abessinien, den Simplon-Tunnel u. dgl. m.

---

Postscheck und Postscheckvertrag nach dem Scheckgesetze vom 11. März 1908 und nach der Postscheckordnung vom 6. November 1908. Von Dr. jur. Alfred Schubert. Kiel, Walter G. Mühlau 1909. 63 Seiten.

In der Einleitung wird ein kurzer Überblick über den Ursprung und die Entwicklung des Schecks, die gesetzliche Regelung des Scheckwesens in Deutschland, die wirtschaftliche Bedeutung des Postscheckverkehrs und die Vorlagen von 1900 und 1908 an den Reichstag wegen der Einführung des Postscheckverfahrens im Reichs-Postgebiete gegeben.

In dem ersten Teile »Die juristische Bedeutung des Postschecks und Postscheckvertrags« werden zunächst die vertraglichen Verpflichtungen des Kontoinhabers und der Postverwaltung, das Wesen der Zahlkarte und der Überweisung und die sich aus der Postscheckordnung und dem Scheckgesetz ergebenden wesentlichen Erfordernisse des Postschecks behandelt. Die Ausführung, daß auf dem Scheck die Unterschrift nur mit Tinte bewirkt werden darf, trifft übrigens nicht mehr zu, indem das Reichs-Postamt die Verwendung von Tintenstift zur Abgabe der Unterschrift zugelassen hat. Anschließend an die formellen Bedingungen wird in eine Untersuchung über die rechtliche Natur des Postschecks, den Begriff des Guthabens und die Eigenschaft des Postscheckvertrags eingetreten.

In dem zweiten Teile »Die Rechtswirkungen des Postscheckvertrags« wird das rechtliche Verhältnis zwischen Kontoinhaber und Postscheckamt, zwischen Aussteller und Schecknehmer und zwischen Postscheckamt und Scheckinhaber erörtert.

---

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



# ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**Nr. 3.** BERLIN, FEBRUAR. **1910.**



## Ergebnis der am 7. und 8. Januar im Reichs-Postamte mit Vertretern des Publikums abgehaltenen Besprechungen über verschiedene wichtige Fragen des Postdienstes.

Am 7. und 8. Januar haben im Reichs-Postamt eingehende Besprechungen über verschiedene wichtige Fragen des Postdienstes stattgefunden, zu denen der Staatssekretär des Reichs-Postamts Einladungen an die zuständigen Körperschaften des Handels, der Industrie, der Landwirtschaft und des Handwerks hatte ergehen lassen. Aus den genannten Kreisen waren der Einladung insgesamt 22 Herren gefolgt, und zwar 6 Vertreter des Handels, je 5 Vertreter der Industrie und der Landwirtschaft und 6 Mitglieder von Handwerks- oder Gewerbekammern. Die Beratungen erstreckten sich auf nachstehende Fragen:

1. Mitwirkung des Publikums bei der Ausfüllung von Posteinlieferungscheinen zur Beschleunigung der Abfertigung an den Postschaltern.
2. Ausstellung von Einlieferungsbescheinigungen für gewöhnliche Pakete auf besonderen Wunsch.
3. Behandlung der Briefe ohne persönliche Adresse. Einführung von Postlagerkarten zwecks Sicherung der Aushändigung solcher Briefe an bestimmte Personen.
4. Erörterung der im Postnachnahmeverkehr hervorgetretenen Mißstände und Prüfung, ob die Mißstände
   a) durch Kürzung der Einlösungsfrist,
   b) durch Einführung einer Gebühr für die zweite Vorzeigung beseitigt werden können.
5. Erörterung der Gründe, die gegen die Wiedereinführung des Ankunftstempels bei gewöhnlichen Briefen sprechen.

Über die unter 1 bis 4 aufgeführten Punkte waren den Teilnehmern bei der Einberufung ausführliche schriftliche Darlegungen der in Betracht kommenden Verhältnisse und der beabsichtigten Vorschläge zugesandt worden, so daß jeder sich mit dem Gegenstand eingehend befassen und u. U. die Ansichten der beteiligten Kreise einholen konnte.

Die Verhandlungen wurden am 7. Januar $12^1/_4$ Uhr mittags durch den Staatssekretär mit der Begrüßung der Erschienenen eröffnet, wobei er auf die große Bedeutung derartiger Besprechungen für das Publikum wie für die Reichs-Postverwaltung hinwies und sodann mitteilte, daß die Erörterungen über die Abschaffung des Ankunftstempels als letzter Punkt auf die Tagesordnung gesetzt worden seien, weil den Teilnehmern zuvor — am 8. Januar früh — Gelegenheit gegeben werden solle, sich über die Betriebsverhältnisse bei Berliner Postanstalten durch den Augenschein zu unterrichten.

Wir geben im folgenden einen kurzen Überblick über den Verlauf der Verhandlungen bei den einzelnen Beratungsgegenständen.

## 1. Mitwirkung des Publikums bei der Ausfüllung von Posteinlieferungscheinen zur Beschleunigung der Abfertigung an den Postschaltern.

Der Referent des Reichs-Postamts, Geh. Postrat Hofmann, führte aus, daß aus den Kreisen des Handelstandes wiederholt angeregt worden sei, zur Beschleunigung des Schalterverkehrs dem Publikum die Mitwirkung beim Ausschreiben der Posteinlieferungscheine zu gestatten, und zwar dergestalt, daß der Betrag und die nähere Adresse des Empfängers vom Absender geschrieben und der so vorbereitete Einlieferungschein dann von dem Annahmebeamten vollzogen werde. Die Reichs-Postverwaltung habe den Vorschlag zwar schon früher geprüft, ihm aber bisher keine Folge gegeben, weil angenommen wurde, daß die Nachprüfung der vom Publikum vorgeschriebenen Angaben in den Scheinen sowie die künftig nicht zu vermeidende Bedruckung des vom Absender vorbereiteten Einlieferungscheins mit dem Tagesstempel den durch das Vorschreiben erzielten Zeitgewinn aufwiegen würde, eine beschleunigte Abfertigung des Publikums an den Postschaltern somit nicht erreicht werden könnte.

Im Hinblick auf die günstigen Erfahrungen, die im Postscheck- und Überweisungsverkehr mit den vom Publikum ausgefüllten, zu den Zahlkarten gehörenden Posteinlieferungscheinen gemacht worden seien, erscheine es indes angezeigt, die Wünsche des Handelstandes einer erneuten Prüfung zu unterziehen. Zu diesem Zwecke komme in Frage, ob es erwünscht sei:

1. die Formulare zu Postanweisungen, ähnlich den Zahlkarten im Postscheckverkehr, mit einem anhängenden, vom Publikum auszufüllenden Posteinlieferungscheine zu versehen, der durch den Postannahmebeamten zu vollziehen und mit dem Tagesstempel zu bedrucken wäre,
2. auch bei allen übrigen Postsendungen gegen Schein das Vorschreiben der Posteinlieferungscheine geeigneten Firmen zu gestatten und ihnen zu diesem Zwecke die Scheine in Blockform, schwarz gedruckt und mit fortlaufender Nummer versehen, zu liefern.

Die Formulare zu Postanweisungen mit Einlieferungschein würden zum gleichen Preise wie die Formulare zu gewöhnlichen Postanweisungen — 5 Pf. für je 10 Stück — an das Publikum, die Posteinlieferungscheine in Blockform dagegen unentgeltlich an die beteiligten Firmen abgegeben werden. Danach würde in Zukunft für alle Postanweisungen, die nicht mittels Posteinlieferungsbuchs oder Einlieferungsverzeichnisses zum Schalter gelangen, das



neue Formular mit anhängendem Einlieferungscheine zu verwenden sein. Firmen, denen das Vorschreiben der Posteinlieferungscheine gestattet werde, würden in dem Formulare den Vordruck oberhalb des Postvermerks auszufüllen und den Schein mit der Sendung an den Schalterbeamten abzugeben haben, der im Postvermerke das Gewicht, soweit notwendig, den Tag der Einlieferung sowie seinen Namen niederzuschreiben und den Tagesstempel abzudrucken hätte.

In der sich anschließenden Besprechung, in die auch der Staatssekretär eingriff, fanden die Vorschläge der Reichs-Postverwaltung allseitigen Beifall. Namentlich wurde anerkannt, daß bei den in Aussicht genommenen Neuerungen die Absender in der Lage wären, die Angaben in den Einlieferungscheinen vollständiger niederzuschreiben, als dies den Postschalterbeamten in der großen Eile, mit der sie oft arbeiten müßten, möglich sei. Ein Vertreter der Landwirtschaft hob als besonderen Vorteil der geplanten Maßnahmen hervor, daß dadurch der Schalterdienst eine Beschleunigung erfahren werde, ohne daß dem Einlieferer Kosten entständen. Ein Vertreter des Handels hielt zwar zunächst die Einführung der Einlieferungsblocks für überflüssig, da die Benutzung der bisherigen Posteinlieferungsbücher, bei denen der Annahmebeamte mit einem einzigen Federstriche die Quittung für mehrere Sendungen zusammenfasse, am bequemsten sei. Ihm konnte indes erwidert werden, daß zahlreiche Geschäfte und insbesondere Behörden Wert darauf legen, für ihre Akten Einzelquittungen zu besitzen, und daß im übrigen in der Benutzung der Posteinlieferungsbücher keine Änderung eintreten solle. Ein anderer Vertreter des Handels machte geltend, daß die Überlassung der Einlieferungscheine an das Publikum zu einer Zunahme der Fälschungen führen und die Vorbereitung der Scheine durch den Einlieferer deren Beweiskraft abschwächen könne. Diesem Bedenken gegenüber wurde darauf hingewiesen, daß die vom Publikum vorgeschriebenen Posteinlieferungscheine erst durch die Vollziehung des Postvermerks seitens des Postannahmebeamten und durch den Aufdruck des Tagesstempels Gültigkeit erhielten, und daß auch bei den meisten anderen Urkunden der Inhalt nicht von demjenigen geschrieben werde, der den Beglaubigungsvermerk vollziehe. Die von einem Vertreter der Industrie gegebene Anregung: Einlieferungscheine kleineren Umfanges einzuführen, wurde als unzweckmäßig verworfen, da, je kleiner das Format eines Scheines sei, es bei der im Schalterverkehr herrschenden Eile um so schwerer falle, ihn deutlich auszufüllen. In seinem Schlußworte konnte der Staatssekretär zusammenfassend feststellen, daß die Versammlung mit der von der Reichs-Postverwaltung geplanten Maßnahme der erweiterten Heranziehung des Publikums zur Mitwirkung bei der Ausfüllung von Posteinlieferungscheinen einverstanden sei.

### 2. Ausstellung von Einlieferungsbescheinigungen für gewöhnliche Pakete auf besonderen Wunsch.

Auch zu diesem Punkte ergriff zunächst der Geh. Postrat Hofmann das Wort, wobei er davon ausging, daß seitens zahlreicher Exportfirmen in Hamburg, im rheinisch-westfälischen Industriegebiet, in Sachsen und Thüringen, in Berlin und auch in Bayern wiederholt geltend gemacht worden sei, es liege ein Bedürfnis vor, die Einlieferung gewöhnlicher Pakete durch eine Einlieferungsbescheinigung der Aufgabe-Postanstalt nachweisen zu können. Der Nachweis der Einlieferung sei außer zur Überwachung der Geschäftsboten auch den Versicherungsgesellschaften gegenüber erforderlich, die in Verlustfällen die Schadloshaltung der Absender nicht mehr wie früher von einer einfachen, durch Briefe usw. belegten Erklärung des Versicherungsnehmers, sondern von einer





amtlichen Bestätigung der Einlieferung abhängig zu machen pflegten. Um die Ausfertigung der Einlieferungsbescheinigung möglichst zu vereinfachen, sei vorgeschlagen worden, die Bescheinigung vom Absender vorbereiten und bei der Paketannahmestelle lediglich mit dem Tagesstempel bedrucken zu lassen. Die Beteiligten seien geneigt, für die Erteilung der in Rede stehenden Bescheinigung eine Gebühr zu zahlen.

Die Erteilung einer Einlieferungsbescheinigung über gewöhnliche Pakete bedeute für die Postanstalten eine Mehrarbeit, die insofern als lästig empfunden werden würde, als sie die glatte Abwicklung des Paketannahmegeschäfts und die schnelle Abfertigung des Publikums an den Paketannahmeschaltern beeinträchtigen müßte. Der voraussichtliche Umfang der Mehrarbeit lasse sich am ehesten daraus ermessen, daß in Hamburg z. B. von ein und demselben Absender gleichzeitig bis 80 Pakete nach überseeischen Ländern aufgeliefert würden, und daß vermutlich für den größten Teil dieser Pakete die Ausstellung von Einlieferungsbescheinigungen verlangt werden würde. Es liege auf der Hand, daß die erhebliche Mehrarbeit nicht unentgeltlich geleistet werden könne. Auch erscheine es nicht angängig, die Erteilung des Einlieferungscheins auf Pakete nach dem Auslande zu beschränken, vielmehr würde sie für alle Pakete zuzugestehen sein. Sie könnte für die Postverwaltung nur in Frage kommen, wenn diese dafür eine Gebühr, und zwar von mindestens 10 Pf. für jede Bescheinigung, erheben dürfte. Eine gleich hohe Gebühr erhebe auch die Eisenbahnverwaltung für die Ausfertigung eines Aufnahmescheins, der auf Verlangen des Absenders bei der Einlieferung eines Frachtguts erteilt werde.

Die Einführung habe zur Voraussetzung, daß die Bestimmung im § 8 des Posttaxgesetzes aufgehoben würde, wonach Gebühren für Postscheine über Auflieferung von Sendungen nicht zur Erhebung kommen.

Formulare zum Postscheine würden in Blocks zu 100 Stück zum Preise von 20 Pf., Einzelformulare dagegen unentgeltlich abgegeben, auch von der Privatindustrie hergestellte Formulare zugelassen werden. Über die zu einer Postpaketadresse gehörenden Pakete wäre eine gemeinschaftliche Bescheinigung auszustellen.

Das Verfahren würde sich dann folgendermaßen gestalten. Der Absender habe am Kopfe des Postscheins seinen Namen anzugeben und an den dafür vorgeschriebenen Stellen im Postscheine die Zahl der zur Postpaketadresse gehörenden Pakete, den Namen des Empfängers sowie den Bestimmungsort der Sendung einzutragen, die Gebühr aber durch Aufkleben von Freimarken auf dem Einlieferungscheine zu entrichten. Die Einlieferung der Pakete werde dadurch bescheinigt werden, daß der Unterbeamte der Paketannahme, nachdem er die Angaben im Postscheine mit denen auf der Postpaketadresse und in der Aufschrift der Pakete verglichen und auf dem Scheine die Aufgabenummern vermerkt habe, die Freimarke mit dem Tagesstempel bedrucke.

Von den Vertretern des Handels und der Industrie wurde es als sehr erwünscht bezeichnet, wenn den Absendern gewöhnlicher Pakete die Möglichkeit der Erlangung einer Einlieferungsbescheinigung geschaffen werde. Gleichzeitig wurde die Bitte ausgesprochen, daß der schon jetzt bestehenden Einrichtung, wonach größere, vertrauenswürdige Firmen mit regelmäßiger starker Paketauflieferung die einzuliefernden Pakete selbst vorbereiten und in kostenlos gelieferte Annahmebücher eintragen könnten, eine tunlichst weite Ausdehnung gegeben werde. Auf die Anfrage eines Vertreters des Handels, weshalb die in Aussicht genommenen Einlieferungsbescheinigungen nicht einfach der Postpaketadresse angehängt und danach beschaffene Formulare zum Verkaufe gestellt werden könnten, erwiderte der Staatssekretär, daß vorläufig der Wunsch des Publikums dahin gehe, nur in Ausnahmefällen eine Bescheini-



gung zu erhalten, und zwar hauptsächlich für solche Pakete, die einer lange dauernden Beförderung unterlägen. Solange es sich um Ausnahmefälle handele, müsse davon abgesehen werden, Postpaketadressen mit anhängender Einlieferungsbescheinigung herzustellen, denn man könne die Zahl der am Schalter bereit zu haltenden Arten von Formularen nicht fortgesetzt vermehren. Gegenüber einem aus der Versammlung heraus gemachten Vorschlage, die Gebühr für die Scheine niedriger als auf 10 Pf. zu bemessen, wies der Staatssekretär darauf hin, daß dann von der Einrichtung auch in nicht unbedingt notwendigen Fällen ein so häufiger Gebrauch gemacht werden würde, daß die glatte Abwicklung des schon jetzt in den Abendstunden überaus starken Verkehrs an den Paketannahmestellen der größeren Postämter auf das äußerste gefährdet werden würde. Es läge übrigens nicht in der Absicht der Verwaltung, aus Anlaß der Einführung der neuen Einlieferungsbescheinigungen zwei Arten von Paketen zu schaffen, auch würden keine besonderen Schalter für die Annahme der gegen Bescheinigung einzuliefernden Pakete eingerichtet werden. Zum Schlusse stellte der Staatssekretär fest, daß die geplante neue Einrichtung allseitig für erwünscht erachtet werde, und daß die Mehrheit der Teilnehmer an der Beratung der Meinung sei, daß mit 10 Pf. keine zu hohe Gebühr gefordert werde.

### 3. Behandlung der Briefe ohne persönliche Adresse. Einführung von Postlagerkarten zwecks Sicherung der Aushändigung solcher Briefe an bestimmte Personen.

Die Besprechung über diesen Gegenstand eröffnete wiederum als Referent des Reichs-Postamts der Geh. Postrat Hofmann, indem er, von den bestehenden Bestimmungen ausgehend, den Standpunkt der Reichs-Postverwaltung zu den verschiedenen laut gewordenen Änderungsvorschlägen darlegte. Er führte etwa folgendes aus.

Nach § 4 der Postordnung sei es gestattet, auf Sendungen mit dem Vermerke »Postlagernd«, für welche die Post nicht Gewähr zu leisten habe, statt des Namens des Empfängers Buchstaben, Ziffern u. dgl. als Adresse anzugeben. Diese sogenannten Chiffre-Briefsendungen seien in letzter Zeit wiederholt Gegenstand eingehender Erörterungen in der Presse gewesen. Es sei angeregt worden, die Reichs-Postverwaltung solle nach dem Vorbilde der belgischen Postverwaltung im Interesse der Sittlichkeit die postlagernden Chiffrebriefe von der Beförderung ganz ausschließen und anordnen, daß bei allen postlagernden Briefsendungen der Abfordernde stets seine Empfangsberechtigung nachzuweisen habe. Ein anderer Vorschlag der Presse ziele darauf ab, nur die jugendlichen Personen (Minderjährige) vom Chiffrebriefverkehr auszuschließen. Sowohl in den Tageszeitungen als auch in besonderen Eingaben sei ferner an das Reichs-Postamt das Verlangen gestellt worden, Vorkehrungen nach der Richtung hin zu treffen, daß postlagernde Briefe ohne persönliche Adresse auf Wunsch des Empfangsberechtigten vor mißbräuchlicher Abforderung durch Dritte, wie sie bei Kauf-, Miet- und Stellungsgesuchen usw. vorgekommen sei, geschützt würden.

Die Reichs-Postverwaltung trage Bedenken, dem Beispiele Belgiens zu folgen, zumal von der Geschäftswelt geltend gemacht werde, daß postlagernde Chiffrebriefe im Geschäftsverkehr nicht immer zu entbehren seien. Es könne aber in Frage kommen, die Aushändigung unpersönlich adressierter Briefe von der Lösung besonderer Karten (Postlagerkarten) abhängig zu machen.



Das Verfahren würde sich in folgender Weise regeln lassen. Die Postanstalt, bei der der Antrag gestellt werde, habe gegen eine Schreibgebühr von 25 Pf. eine Postlagerkarte in bestimmter Form zu verabfolgen; auf Grund dieser Karte würden dem Inhaber für einen Monatszeitraum alle Lagerbriefe ausgehändigt, die die Nummer der ausgestellten Karte trügen. Eine Identitätsfeststellung der die Ausstellung der Karte verlangenden Person solle nicht erfolgen. Die Frist könne gegen Entrichtung der Schreibgebühr von 25 Pf. je um den gleichen Zeitraum verlängert werden. Der Inhaber einer Postlagerkarte sei für alle Nachteile verantwortlich, die aus dem Verlust oder der mißbräuchlichen Benutzung der Karte entständen.

Die Schreibgebühr von 25 Pf. sei auf der Karte in Freimarken, die mit dem Tagesstempel der ausstellenden Postanstalt zu entwerten wären, zu verrechnen. Den Tag der Ausfertigung einer Postlagerkarte würden die Postanstalten in einem darüber zu führenden Nummernverzeichnisse zu vermerken haben. Es sei in Aussicht genommen, die Postlagerkarten auf hellrotem Papiere herstellen und sie fortlaufend nummerieren zu lassen.

Die Teilnehmer an der Besprechung schlossen sich der Auffassung der Reichs-Postverwaltung an, daß es unerwünscht sei, die Benutzung von Chiffren auszuschließen oder auf volljährige Personen zu beschränken, daß sich dagegen die Einführung von Postlagerkarten zwecks Aushändigung von Chiffrebriefen an bestimmte Personen empfehle. Auch mit der Erhebung einer Gebühr von 25 Pf. für die Ausfertigung der Postlagerkarten war die Mehrzahl der Teilnehmer einverstanden. Nur für die Verlängerung der Gültigkeitsdauer über den einmonatigen Zeitraum hinaus wurde eine Ermäßigung der Gebühr angeregt. Demgegenüber wies der Direktor im Reichs-Postamte Kobelt darauf hin, daß die Schreibgebühr von 25 Pf. gleichzeitig eine Entschädigung für die recht erhebliche Mehrarbeit bei Behandlung der Chiffrebriefe darstelle, und daß außerdem Anträge auf Verlängerung nur Ausnahmen bilden würden, weil für die Abholung von Briefen unter einer bestimmten Chiffre in der Regel nur ein kurzer, die Dauer eines Monats nicht übersteigender Zeitabschnitt in Betracht komme. Nachdem der Staatssekretär noch auf eine Anfrage eines Vertreters der Landwirtschaft die Auskunft gegeben hatte, daß die Postlagerkarten nicht auf den Namen der Antragsteller, sondern ohne Namen ausgestellt werden sollten, wurden von ihm die Erörterungen mit der Feststellung geschlossen, daß die Vorschläge der Reichs-Postverwaltung zu diesem Punkte von den Konferenzteilnehmern gutgeheißen worden seien.

### 4. Erörterung der im Postnachnahmeverkehr hervorgetretenen Mißstände und Prüfung, ob die Mißstände a) durch Kürzung der Einlösungsfrist, b) durch Einführung einer Gebühr für die zweite Vorzeigung beseitigt werden können.

In der den Teilnehmern an der Besprechung vorher zugefertigten schriftlichen Darlegung zu diesem Punkte war darauf hingewiesen worden, daß nach Einführung des Nachnahmetarifs vom Jahre 1890, durch den die Gebühren für größere Nachnahmebeträge wesentlich ermäßigt worden seien, eine ungemein starke Vermehrung der Nachnahmesendungen stattgefunden habe. Die Zahl der Nachnahmesendungen sei von 9 039 398 im Jahre 1889 auf 48 661 729 im Jahre 1908 und die Höhe der Nachnahmebeträge von 73 385 000 Mark im Jahre 1889 auf 985 409 700 Mark im Jahre 1908 gestiegen. Bei der geringen Gebühr, die tarifmäßig auf die Behandlung der Nachnahmen an sich entfalle (10 Pf. ohne Rücksicht auf die Höhe der Nachnahme), habe der Tarif von 1890 ursprünglich be-

stimmt, daß Nachnahmen nur auf Paketen und Briefen, nicht aber auch auf Postkarten und Drucksachen zulässig seien, damit das Porto für die Sendungen ein der Mühewaltung annähernd entsprechendes Entgelt biete. Auf Wunsch der Handelswelt sei aber die Zulassung von Nachnahmen später auch auf Postkarten und Drucksachen ausgedehnt worden. Dies habe zur Folge gehabt, daß nunmehr die für 3 Pf. zu befördernden Drucksachenkarten im weitesten Umfang als Träger von Nachnahmen benutzt würden. Diese Entwicklung sei für die Reichs-Postverwaltung, ganz abgesehen vom finanziellen Standpunkt, auch deswegen unerwünscht, weil sich daraus Mißstände entwickelt hätten, die auf den Betrieb der Postanstalten sehr ungünstig einwirkten.

In der Besprechung selbst hob der Referent, Wirkl. Geh. Ober-Postrat Groh, — anknüpfend an diese Darlegungen — hervor, daß es weniger die viele Arbeit an sich wäre, über die allseitig von den mit der Behandlung der zahlreichen Nachnahmesendungen beschäftigten Beamten geklagt werde, daß vielmehr die viele nutzlose Arbeit, die geleistet werden müsse, als hauptsächlichster Mißstand im Postnachnahmeverkehr anzusehen sei. Die große Masse der Sendungen, bei denen Frist für die Einlösung verlangt werde, mache durch die sorgsame Behandlung, die notwendig sei, viele Mühe und erhöhe die Verantwortlichkeit der Beamten und ihre Arbeitslast, die trotzdem meistens vergeblich sei, weil nach Ablauf der Einlösungsfrist bei der größten Zahl der Sendungen doch die Annahme verweigert werde. Die den Empfängern von Nachnahmesendungen zustehende Einlösungsfrist von 7 Tagen werde erfahrungsgemäß nicht nur in Anspruch genommen, um die nicht gleich zur Verfügung stehenden Mittel zu beschaffen oder Meinungsverschiedenheiten mit dem Absender auszugleichen, sondern sehr oft zu dem Zwecke, die Erledigung hinauszuschieben, selbst wenn von vornherein gar keine Geneigtheit zur Zahlung bestände. Die Reichs-Postverwaltung stehe auf dem Standpunkte, daß eine Frist von 7 Tagen, wie sie jetzt festgesetzt sei, bei den heutigen Verkehrsverhältnissen weit über das Bedürfnis hinausgehe. Wenn bei mangelnder Vorsorge des Empfängers einer Nachnahmesendung auch vielleicht eine Frist von 3 Tagen manchmal knapp sein könnte, so würde eine Frist von 4 oder 5 Tagen jedenfalls überall ausreichen. Auch eine Reihe von Handelskammern sei dem Wunsche auf Herabsetzung der Einlösungsfrist für Nachnahmen mit der Begründung beigetreten, daß eine solche Maßnahme im Interesse des gesamten Kaufmannstandes liege, und zwar hätten sich 9 Handelskammern für eine Bemessung der Frist auf 3 und 6 Handelskammern für eine solche auf 5 bis 6 Tage ausgesprochen.

Die Unzuträglichkeiten, die bei der Abwicklung des Nachnahmedienstes hervorgetreten wären, hätten ferner zu der Frage geführt, ob es nicht angezeigt sei, die den Dienstbetrieb besonders erschwerende zweite Vorzeigung durch die bestellenden Boten ganz zu beseitigen und den Empfängern, die bei der ersten Vorzeigung eine Frist wünschten, die nachträgliche Einlösung der Nachnahmen an den Postschaltern zu überlassen oder, falls die Empfänger eine zweite Vorzeigung durch den bestellenden Boten ausdrücklich fordern sollten, für diese besondere Mühewaltung eine Gebühr von 10 Pf. zu erheben. Aus der Statistik ergebe sich, daß von den Nachnahmesendungen, bei denen Frist verlangt werde, 52,6 v. H. nicht eingelöst würden. Bei einzelnen Postanstalten steige der Anteil der bei der zweiten Vorzeigung nicht eingelösten Nachnahmen sogar auf 60 bis 70 v. H. Außerdem habe die Erfahrung gelehrt, daß namentlich bei kleinen Leuten die zweite Vorzeigung von Nachnahmesendungen häufig erst nach wiederholten vergeblichen Gängen ausgeführt werden könne. Würde sich zur Beseitigung dieser Mißstände die Postverwaltung auf die erste Vorzeigung beschränken und es im übrigen den Adressaten überlassen, die Ein-

lösung innerhalb der zulässigen Frist am Schalter zu bewirken, dann könne u. U. auch dem Verlangen der Handelswelt näher getreten werden, anzuordnen, daß bei der ersten vergeblichen Vorzeigung einer Nachnahmesendung für den Empfänger eine Benachrichtigung über die Frist zurückgelassen werde, innerhalb deren er die Sendung am Postschalter einlösen könne. Wenn trotz solcher Einrichtung die zweite Vorzeigung durch den bestellenden Boten verlangt werden sollte, wäre es nicht unbillig, hierfür eine Gebühr zu erheben, die mit 10 Pf. nicht zu hoch bemessen sein dürfte.

Bei der heutigen Massenversendung von Nachnahmekarten sei es schließlich auch noch dringend notwendig, zu besonderen Mitteln zu greifen, um das schnelle Aussondern dieser Karten aus der großen Fülle anderer offener Karten sicherzustellen und dadurch die Aushändigung von Nachnahmekarten ohne Einziehung des Nachnahmebetrags zu verhüten. Am besten werde sich das erreichen lassen, wenn die Nachnahmekarten durch besondere Farbe hervorgehoben würden. Es sei daher in Aussicht genommen, für die Nachnahmekarten ein besonderes Formular von brauner Farbe einzuführen, mit dem ein Formular zur Postanweisung verbunden werden solle. Die Doppelformulare würden zum Preise der gewöhnlichen Postkarten, also zu 5 Pf. für je 10 Stück, an den Postschaltern verkauft werden. Allerdings könnten dann als Nachnahmekarten einfache Karten nicht mehr zugelassen werden. Dagegen solle es jedermann freistehen, sich die neuen Doppelformulare selbst herstellen zu lassen, was wegen der besonderen Druckangaben für die verschiedenen Verwendungsfälle erwünscht sein könne. Die Einführung der Doppelkarten sei für die Absender auch deswegen von großem Vorteile, weil sie dadurch in die Lage kämen, auf den Abschnitten der Nachnahme-Postanweisungen die für sie notwendigen Angaben (Buchungsnummern, Kassenzeichen usw.), deren Weglassung oder undeutliche Niederschrift durch den ausstellenden Postbeamten häufig zu Weiterungen geführt habe, schon vor der Absendung in der von ihnen gewünschten Form niederzuschreiben.

Bei diesem Punkte der Tagesordnung setzte ein besonders lebhafter Meinungsaustausch ein. Während von einzelnen Seiten die Verkürzung der Einlösungsfrist auf 4 bis 5 und selbst auf 3 Tage für unbedenklich gehalten und teilweise lebhaft befürwortet wurde, trug die Mehrzahl der Teilnehmer an der Besprechung doch Bedenken, dieser Auffassung beizutreten. Ein Vertreter der Landwirtschaft wies u. a. darauf hin, daß auf dem Lande das Geld schwerer und langsamer zu beschaffen und die Einlösung am Schalter umständlich und mit großem Zeitverluste verbunden sei. Von anderer Seite wurde geltend gemacht, daß die siebentägige Frist von kleineren Kaufleuten häufig dazu benutzt werde, um Geld zur Zahlung der Nachnahme zu sammeln, wozu kürzere Fristen nicht immer ausreichen dürften. Auch dem Vorschlage wegen Aufhebung der zweiten Vorzeigung und u. U. Einführung einer Gebühr von 10 Pf. für die Vorzeigung auf besonderes Verlangen glaubte die Mehrzahl der Konferenzteilnehmer nicht zustimmen zu können. Ein Vertreter des Handels hielt die Belastung des Schuldners im Nachnahmeverkehr mit der neuen Gebühr für bedenklich und ungerechtfertigt; zutreffendenfalls könne die Gebühr nur vom Absender erhoben werden. Von mehreren Seiten wurde nachdrücklich betont, daß die gegenwärtig geltenden Bestimmungen über die Einlösung der Nachnahmebeträge den Bedürfnissen des Publikums im vollsten Maße Rechnung trügen und Änderungen daher nicht erforderlich erschienen. Insbesondere äußerte sich ein Vertreter der Industrie dahin, daß die ungeheuere Zunahme der Nachnahmesendungen der Reichs-Postverwaltung deutlich zeige, daß die Einrichtung sehr bequem und sehr gut ausgestattet sei und sich das Vertrauen des Publikums in sehr hohem Maße erworben habe. Ein anderer Vertreter der Industrie fügte

noch hinzu, daß nach seiner Auffassung die Post in dem Nachnahmeverkehr eine sehr ergiebige Einnahmequelle besitze. Dem trat der Direktor im Reichs-Postamte K o b e l t entgegen, indem er in längeren Ausführungen nachwies, daß besonders bei den Drucksachenkarten mit Nachnahme die Leistungen der Postverwaltung nicht mehr im richtigen Verhältnisse zu der sehr geringen Gebühr ständen. Am Schlusse der ausgedehnten Erörterungen über die für und wider die geplanten Neuerungen sprechenden Gründe stellte der S t a a t s s e k r e t ä r fest, daß sich die Mehrheit für die Beibehaltung der bestehenden Einrichtungen ausgesprochen habe, wodurch bei aller Anerkennung der vorgebrachten Gründe die Fortführung einer immerhin nicht unbedeutenden Leistung von der Reichs-Postverwaltung verlangt werde.

Einmütige Zustimmung fand dagegen der weitere Vorschlag der obligatorischen Einführung von Nachnahmekarten mit anhängender Postanweisung. Der Direktor im Reichs-Postamte K o b e l t teilte noch mit, daß diese Einrichtung auch auf Pakete mit Nachnahme ausgedehnt werden solle. Postpaketadressen mit anhängender Postanweisung würden ebenfalls zu demselben Preise abgelassen werden wie die einfachen Formulare. Die Zulassung von im Wege der Privatindustrie hergestellten Formularen werde auch für diese Doppelformulare nachgegeben werden. Auf den aus der Mitte der Versammlung ausgesprochenen Wunsch, auch Formulare herzustellen, mit denen die eingezogenen Beträge unmittelbar an das Postscheckamt überwiesen werden könnten, sicherte der S t a a t s s e k r e t ä r bereitwilligst eine Prüfung zu, wobei er jedoch darauf hinwies, daß die Zahl der Formulare nicht ins unermeßliche vermehrt werden könne; der von anderer Seite ausgesprochenen Bitte, zur Erleichterung der Frankierung von Nachnahmepaketen Marken zu 60 Pf. auszugeben, konnte er indes kein Entgegenkommen in Aussicht stellen.

### 5. E r ö r t e r u n g d e r G r ü n d e , d i e g e g e n d i e W i e d e r e i n f ü h r u n g d e s A n k u n f t s t e m p e l s b e i g e w ö h n l i c h e n B r i e f e n s p r e c h e n.

Der Besprechung des letzten Punktes der Tagesordnung ging die vom Staatssekretär in seiner Begrüßungsansprache in Aussicht gestellte Besichtigung des Betriebs bei Berliner Postanstalten voraus. Zu diesem Zwecke versammelten sich die Konferenzteilnehmer am 8. Januar um $7^1/_2$ Uhr früh in der Briefschalterhalle des Briefpostamts in der Heiligegeiststraße. Nachdem ihnen hier zunächst der neue Automat für die Einlieferung von Einschreibbriefen vorgeführt worden war, verfolgten sie unter sachkundiger Führung die Behandlung der Briefsendungen von ihrem Eintreffen bei dem Briefpostamt an bis zu ihrer Weitersendung an die Bestellpostanstalten und besichtigten hierbei die gesamte Einrichtung der in Betracht kommenden Geschäftszweige. Nach Abgang der Bestellkarriole begaben sich die Konferenzteilnehmer sodann zum Postamte 19 in der Beuthstraße und wohnten hier der weiteren Behandlung der durch eines der Karriole überbrachten Briefsendungen bei bis zum Abgange der Briefträger zur zweiten Bestellung.

Demnächst wurden die Besprechungen im Reichs-Postamte wieder aufgenommen und vom Direktor im Reichs-Postamte K o b e l t mit einer eingehenden Darlegung der Gründe eröffnet, die zur Beseitigung des Ankunftstempels bei gewöhnlichen Briefsendungen geführt haben. Vorweg betonte er, daß es sich dabei keineswegs um einen Akt der Fiskalität gehandelt habe. Die tatsächlich erzielten Ersparnisse seien weder Haupt- noch Nebenzweck der Maßnahme gewesen; den Ausschlag hätten vielmehr lediglich betriebstechnische Gründe und Rücksichten auf die Interessen des Publikums gegeben. Bei der

ungeheueren Steigerung des Briefverkehrs sei es von Jahr zu Jahr immer schwieriger geworden, die Briefe beim Eingange der üblichen Behandlung zu unterziehen. Die Schwierigkeiten hätten nicht allein in der Arbeit des Stempelns selbst gelegen, sondern noch mehr in der umständlichen Arbeit des Heraussuchens der Briefe, die bei den Postanstalten nicht abgesondert, sondern vermischt mit den Postkarten, Drucksachen und Warenproben eingingen. Durch die langwierigen Vorbereitungen des Stempelgeschäfts und durch dieses selbst seien sehr empfindliche Zeitverluste entstanden. Die Betriebstellen hätten daher immer mehr eine Überschreitung der Fristen für den planmäßigen Beginn der Bestellungen und die Bereitstellung der Briefe an den Schaltern eintreten lassen müssen. Die Anregung zur Beseitigung des Ankunftstempels sei demgemäß auch nicht von oben ergangen, sondern gerade aus Kreisen des Betriebs an die Verwaltung herangetreten. Bereits vor 10 Jahren hätten Anträge aus Orten mit großen Postanstalten vorgelegen, den Ankunftstempel wegfallen zu lassen. Die Reichs-Postverwaltung habe den entstandenen Schwierigkeiten zunächst auf jede mögliche Weise abzuhelfen gesucht: durch Einführung von Stempelmaschinen, durch Vermehrung des Personals, durch Abschaffung des Ankunftstempels bei Ortsendungen und bei Briefsendungen aller Art zur Neujahrszeit, durch Aufhebung des Ankunftstempels für Postkarten, und zwar zunächst nur für solche, die schriftliche Mitteilungen auf der Vorderseite enthielten, und später auch für alle übrigen Postkarten u. dgl. m. Schließlich aber sei es auch trotz dieser Hilfsmittel nicht mehr möglich gewesen, den Betrieb und die Interessen des Publikums hinsichtlich der beschleunigten Zustellung der Briefe genügend sicherzustellen, so daß der Verwaltung nichts mehr übrig geblieben sei, als den Ankunftstempel durchweg, auch bei den Briefen, zu beseitigen. Von Einfluß auf die Entscheidung sei auch noch der Vorgang des Auslandes gewesen. So sei in den Vereinigten Staaten von Amerika, die sich bekanntlich eines hoch entwickelten Geschäftsbetriebs erfreuten, schon vor 2 Jahren die gleiche Maßnahme getroffen worden, ohne daß das Publikum Einspruch erhoben habe, und in England würden die beim ersten Bestellgang abzutragenden Sendungen ebenfalls nicht mehr mit dem Ankunftstempel bedruckt. Dem Beispiele der deutschen Reichs-Postverwaltung sei übrigens teilweise auch Österreich durch Beseitigung des Ankunftstempels gefolgt, und auch in der Schweiz scheine eine ähnliche Maßnahme in Vorbereitung zu sein.

Der Vorwurf, den man der Reichs-Postverwaltung mache, daß sie über die Zweckmäßigkeit der geplanten Maßnahme nicht vorher die Handelskreise befragt habe, sei nicht gerechtfertigt, weil die Verwaltung bei den aufgetretenen Mißständen gar nicht in der Lage gewesen sei, anders zu handeln. Auch habe sie geglaubt, das Publikum werde die Vorteile, die sich aus dem Wegfalle des Stempels ergeben, höher einschätzen als die Nachteile, die vielleicht für den einzelnen damit verbunden seien. Um wie wesentliche Vorteile es sich handele, konnte der Redner an zahlreichen Beispielen nachweisen. Im Ober-Postdirektionsbezirke Braunschweig sei bei 30 von 93 Postanstalten, im Ober-Postdirektionsbezirke Düsseldorf bei 29 von 50 Postämtern I und im Ober-Postdirektionsbezirke Frankfurt (Main) bei 50 Ämtern eine Beschleunigung in der Zustellung der Briefe eingetreten. Im Ober-Postdirektionsbezirke Liegnitz betrage diese Beschleunigung bei einer großen Anzahl von Postanstalten bis zu 10 Minuten, in Berlin 15 Minuten, in Posen 15 bis 20 Minuten. In Erfurt kämen täglich 2500 Briefe früher zur Abtragung als unter den bisherigen Verhältnissen, und zwar 1500 Sendungen um je $2^1/_2$ Stunden, 400 Sendungen um je $3^1/_4$ und 600 Sendungen um mehr als 12 Stunden. Ferner könnten die Briefe durchweg früher als vorher zur Ausgabe am Schalter und zur Abholung durch die Schließfächer bereitgestellt werden.



Die Einwendungen, die seitens des Publikums gegen den Wegfall des Ankunftstempels erhoben worden seien, bewegten sich hauptsächlich in drei Richtungen. Erstens werde beklagt, daß infolge Fehlens des Stempels bei Rechtstreitigkeiten kein Beweismittel mehr für die rechtzeitige Aushändigung eines Briefes bestände. Demgegenüber sei zu betonen, daß der Ankunftstempel lediglich die Zeit der Ankunft des Briefes bei der Postanstalt, nicht aber die Zeit der Aushändigung an den Empfänger nachgewiesen habe. Da aber Verzögerungen in der Aushändigung der Briefe auch nach ihrer Abstempelung nicht immer zu vermeiden gewesen seien, z. B. durch falsches Sortieren, durch Verschieben in eine Drucksache, durch Abtragung an einen unrichtigen Empfänger u. dgl. m., habe ein rechtsgültiger Beweis in zweifelsfreier Weise auch aus dem Ankunftstempel niemals hergeleitet werden können. Es sei höchstens möglich gewesen, bestimmt nachzuweisen, daß ein Brief sich nicht vor der durch den Stempel angegebenen Stunde in den Händen des Empfängers befunden haben könne. Fälle, in denen eine derartige Feststellung von Bedeutung sei, gehörten aber zu den Ausnahmen. In zweiter Linie werde eingewendet, daß die Nachforschungen nach der Ursache von Verzögerungen durch den Wegfall des Ankunftstempels erschwert seien. Dem sei entgegenzuhalten, daß die Ursache der Verzögerung von Briefen auch früher selten auf Grund der Ankunftstempel habe ermittelt werden können. Außerdem liege dem Publikum zweifellos weniger daran, zu wissen, ob ein Brief während der Beförderung oder erst nach der Ankunft bei der Bestimmungspostanstalt eine Verzögerung erfahren habe, als vielmehr festzustellen, ob der Brief zu derjenigen Zeit ausgehändigt werde, die der Aufgabezeit entspreche. Das aber lasse sich noch jetzt nach dem Aufgabestempel leicht ermitteln, und die Reichs-Postverwaltung befürchte daher nicht, daß nach dieser Richtung hin eine Schlechterstellung des Publikums eintreten werde. Ebensowenig vermöge die Postverwaltung der dritten Befürchtung Wert beizumessen, die dahin gehe, daß die Briefträger sich eher Verschleppungen zuschulden kommen lassen würden, ohne daß es möglich sein würde, sie zu überführen. Bei der Menge der Bestellgegenstände und der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit hätten die Briefträger auch früher nie prüfen können, ob die Ankunftstempel auf den ihnen zugeteilten Sendungen auch tatsächlich der Zeit des Zuganges entsprächen. Wenn bei einem Besteller Briefe mit älterem Stempel vorgefunden worden seien, habe deswegen nicht ohne weiteres eingeschritten werden können. Die Überführung lässiger Briefträger sei vielmehr nur durch nachhaltige Überwachung des Bestellpersonals in den Postanstalten und auf den Bestellgängen möglich gewesen und dadurch, daß Verzögerungen vom Publikum zur Sprache gebracht würden. Auf diese Weise werde es auch fernerhin möglich sein, unzuverlässige Unterbeamte rechtzeitig zu erkennen und aus dem Bestelldienste zu entfernen.

Aus der Zahl der jetzt in der Öffentlichkeit behandelten Beschwerden dürfe man keinen Schluß auf die Unzweckmäßigkeit der getroffenen Maßnahme ziehen; denn es würden jetzt eine Menge kleiner Verabsäumungen in der Presse behandelt, die in früherer Zeit ebenso vorgekommen, aber gar nicht oder nur auf dem Wege der Beschwerde bei der Verwaltung zur Sprache gebracht worden wären. Tatsächlich sei nach den vorliegenden Berichten der Ober-Postdirektionen eine Vermehrung der Beschwerdefälle gegen früher nicht eingetreten. Wenn man sich vergegenwärtige, daß die Reichs-Postverwaltung täglich rund 16 Millionen Briefsendungen befördere, und daß diese Sendungen sich nicht gleichmäßig auf das Reichs-Postgebiet verteilten, sondern auf manchen Verkehrswegen sich zu ungeheueren Mengen vereinigten, so könne man wohl verstehen, daß Versehen nicht zu vermeiden seien. Im übrigen trage an den Verzögerungen in vielen Fällen undeutliche Adressierung, Verwendung unzweckmäßig kleiner Brief-

umschläge, Verschiebung in Drucksachen u. dgl. Schuld. Die Wiedereinführung des Ankunftstempels würde nicht nur die im Interesse des Publikums erzielten Vorteile wieder beseitigen, sondern auch alle die Mißstände, die zu der Aufhebung geführt hätten, im verstärkten und stetig sich steigernden Maße wieder herbeiführen. Die Reichs-Postverwaltung habe den Angaben der Handelskammern und anderer Vertretungen aus den beteiligten Kreisen volle Würdigung zugewendet. Sie habe aber nicht weiter gehen können, als den Ankunftstempel bei Einschreib- und Eilbriefsendungen, die ohnehin einer besonderen Behandlung bedürften, wieder einzuführen.

Bei den sich anschließenden Erörterungen sprachen sich mehrere der Konferenzteilnehmer dahin aus, daß die von ihnen vertretenen Kreise mit dem Wegfalle des Ankunftstempels einverstanden seien und in erster Linie Wert auf eine möglichst schnelle Zustellung der Sendungen legten. Ein Vertreter der Industrie bezeugte ausdrücklich, daß er die Vorteile der Maßnahme an seinem eigenen Briefwechsel habe feststellen können, da er Briefe, die ihm früher erst bei der dritten Bestellung zugegangen seien, seit Wegfall des Ankunftstempels bereits bei der zweiten Bestellung erhalte. Ein anderer Teil der Vertreter des Publikums gab dagegen seinem abweichenden Standpunkt Ausdruck und befürwortete die Wiedereinführung des Ankunftstempels entweder allgemein oder für einzelne Bestellungen oder für kleinere Orte, insbesondere für das flache Land. Im Laufe der Verhandlungen ergriff auch der Staatssekretär das Wort, um nochmals den Standpunkt der Verwaltung darzulegen, wobei er u. a. folgendes ausführte:

»Darüber kann gar kein Zweifel bestehen, daß es für jedermann wünschenswert ist, und daß infolgedessen auch die Verwaltung bestrebt ist, den Nachweis der Sendungen so genau wie irgend möglich zu führen. Wir haben früher alle Gegenstände von Dienststelle zu Dienststelle nachgewiesen, z. B. die Pakete einzeln eingetragen, gezählt usw. Bei dem Bestreben, den Dienst zu beschleunigen, konnte aber dieses umständliche Verfahren nicht beibehalten werden. Die Verwaltung mußte sich entscheiden, was wichtiger sei: eine schnelle Beförderung oder ein genauer Nachweis der Sendungen, und die Entscheidung konnte nur in dem ersten Sinne ausfallen. Die Pakete werden jetzt nicht mehr einzeln behandelt, gezählt usw., und wir haben dadurch eine wesentliche Erleichterung des Betriebs geschaffen. Ähnlich ist es bei der Briefpost gewesen. Wir sind allmählich vorgegangen. Zuerst ist bei allen am Aufgabeorte verbleibenden Briefen der Ankunftstempel weggefallen. Diese Maßnahme hat keinen Menschen veranlaßt, Einwendungen dagegen zu erheben. Auch die Aufhebung des Stempels auf Postkarten hat durchaus keinen Widerspruch des Publikums hervorgerufen, und keiner der Herren wird mir bestreiten, daß heutzutage ganz wichtige Bestellungen auf Postkarten übermittelt werden. Vor Abschaffung des Ankunftstempels haben wir ferner gewissenhaft geprüft, ob die Arbeit nicht doch noch zu leisten sei. Alle Stempelmaschinen, die es gibt, haben wir versucht und auf ihre Brauchbarkeit geprüft. Keine hat uns aber über die Schwierigkeiten, die bestanden, hinweghelfen können. Diese liegen hauptsächlich in der Notwendigkeit einer Trennung der Sendungen nach Gattungen. Wir können die Postkarten, Drucksachen usw. nicht an den Aufgabeorten trennen und in besondere Bunde verpacken; das würde die Absendung der Sendungen verzögern. Bei Wiedereinführung des Stempels wäre die Verwaltung auch nicht in der Lage, die heute beobachteten kurzen Anschlüsse zwischen Ankunft und Bestellung oder Ausgabe der Briefe innezuhalten. So knappe Anschlüsse wie in Deutschland werden

Sie in keinem anderen Lande finden. Wir mußten uns fragen, was ist nun wichtiger: die Beibehaltung dieses Ankunftstempels, der in den seltensten Fällen Unterschiede aufklärt, oder der Wert einer schnellen Zustellung, und ich glaube, bei Beantwortung dieser Frage konnte man nicht anders entscheiden, als wir es getan haben. Es ist zweifellos besser, bei dem Anwachsen des Verkehrs Ballast fallen zu lassen, um wichtige Aufgaben zu erfüllen, als zum Alten zurückzukehren und die große Menge zu schädigen.«

Im weiteren Verlaufe der Erörterungen wies der Staatssekretär noch darauf hin, daß die vorgeschlagene Wiedereinführung des Ankunftstempels beim ersten Bestellgang eine große Unsicherheit in das Publikum hineintragen werde. Die Erfahrungen schreckten von halben Maßregeln ab. Auch könne er die von einem Vertreter der Landwirtschaft geltend gemachten Gründe für die Wiedereinführung des Ankunftstempels bei den Postanstalten an kleinen Orten nicht anerkennen, da die Feststellung von Verzögerungen in der Bestellung auf dem Lande leichter sei als in den Städten.

Auf die aus der Versammlung heraus vorgebrachte Klage, daß der Maschinenstempel über die ganze Breite der Briefsendungen greife und häufig die Schriftzüge und den Firmenaufdruck verdecke oder unleserlich mache, erwiderte der Staatssekretär, daß in dieser Beziehung die Wünsche des Publikums mit denen der Verwaltung übereinstimmten. Die Verwaltung sei darauf bedacht, die Stempelstriche so fein wie möglich gravieren zu lassen, und beabsichtige Versuche mit Stempeln, in denen die Striche senkrecht angeordnet sind. Am Schlusse der Verhandlungen stellte der Staatssekretär fest, daß die Ansichten über den Wert des Ankunftstempels noch nicht geklärt seien, dankte den Erschienenen für das schätzenswerte Eingehen auf die zur Beratung gestellten Fragen und sagte eingehende Prüfung der Anregungen zu, zu denen er sich weitere Stellungnahme vorbehalte. Sodann teilte er noch mit, daß vom 15. Januar ab die Versendung von Fensterbriefen auch nach dem Auslande zugelassen werden solle.

Aus der Mitte der Versammlung erhob sich darauf der Erste Stellvertreter des Präsidenten des Deutschen Handelstags, Hermann Robinow aus Hamburg, um dem Staatssekretär den Dank der Versammlung für die Aufklärungen sowie dafür auszusprechen, daß er den Vertretern von Handel, Industrie, Landwirtschaft und Handwerk Gelegenheit gegeben habe, ihre Wünsche zu den verschiedenen Fragen zum Ausdruck zu bringen.

---

## Ein Orts-Fernsprechnetz in Constantinopel.

Constantinopel mit seinen etwa 800 000 Einwohnern ist eine der ausgedehntesten Städte Europas. Dies ist zurückzuführen auf das unebene Gelände (man nennt die Stadt wohl auch die Siebenhügelstadt am Bosporus), auf die Trennung der Hauptstadtteile durch breite Wasserflächen (Goldenes Horn, Bosporus, Marmarameer) und auf das durch die Religion bedingte System der Einfamilienhäuser. Der Kern der Hauptstadt ist der Stadtteil Stambul auf der vom Goldenen Horn, dem Marmarameer und der Mündung des Bosporus gebildeten Halbinsel, die nach Westen hin durch die vom Goldenen Horn bis zum Marmarameere reichende lange Kette der alten Festungsmauern gegen das Land abgeschlossen ist. Außerhalb der Mauern



liegen einige Vororte, an der Küste des Marmarameers Makriköi und das durch den Friedenschluß mit Rußland bekannte San Stefano, am Ufer des Goldenen Horns Eyub mit der heiligen Moschee, in der an jedem neuen Sultan die feierliche Schwertumgürtung vollzogen wird. Längs des Nordostufers des Goldenen Horns und des Westufers des Bosporus erstreckt sich in meilenlanger Ausdehnung eine zusammenhängende Reihe von Vororten, von denen folgende die bekanntesten sind: das Judenviertel Hasköi, Kassimpascha mit den Verwaltungsgebäuden der Marinebehörden, Pera, das Hauptfrankenviertel, Galata, die Vorstadt der europäischen Banken, Tophane mit der großen Artilleriekaserne, Beschiktasch mit den Kaiserpalästen Dolmabagtscheh und Tschiragan, Ortaköi, Kurutschesmeh, Arnautköi, Bebek mit den Gebäuden der amerikanischen Mission, Rumelihissar mit seinem alten Festungsgewirr, Therapia und Bujukdereh mit den Sommersitzen der Gesandtschaften. Auch das Ostufer des Bosporus wird durch eine lange Kette von Vororten bekränzt, von Anatolikawak mit seiner Quarantänestation bis zur Hochburg des alten Türkentums Skutari, an das sich nach Süden, am Gestade des Marmarameers, Haidarpascha mit den Verwaltungsgebäuden und dem Endbahnhofe der Bagdadbahn, das Griechendorf Kadiköi, ferner Modaburnu, Fenerbagtscheh, Pendik und andere anschließen. Draußen im Marmarameer erheben sich die vier Prinzeninseln, die mit den Sommerhäusern der reichen Constantinopeler bedeckt sind. Der Teil von Stambul, der sich an das Südende der Brücke von Galata-Pera anschließt, bildet das Hauptgeschäftsviertel (die »City«) der Stadt, wo sich noch heute der Warenaustausch zwischen Europa und der asiatischen Türkei abwickelt. Hier liegen der große Bazar, der Gewürzbazar, der Endbahnhof der rumelischen Bahn und die zahllosen Hans, gewaltige steinerne Häuservierecke, in denen alle europäischen Geschäftsleute von Bedeutung ihre Geschäftsräume, Waren- und Musterlager unterhalten und auch die fremdländischen Postanstalten Zweigstellen haben. Galata dagegen ist, wie schon erwähnt, der Stadtteil, wo sich die Bankgeschäfte abwickeln, und wo auch die meisten fremdländischen Postanstalten ihren Sitz haben, und in Pera, der eigentlichen Europäerstadt, wohnen die europäischen Geschäftsleute, hier befinden sich die europäischen Gesandtschaften und Konsulate, und die meisten fremdländischen Posten unterhalten hier besondere Annahmestellen.

Kommt hiernach für Handel und Verkehr in der Hauptsache auch nur ein beschränkter Teil der ottomanischen Hauptstadt in Betracht, so sind die Entfernungen zwischen den Verkehrsmittelpunkten (Stambul, Galata, Pera) doch noch recht ansehnlich, und das Fehlen einer Einrichtung für den schnellen Gedankenaustausch, wie andere Großstädte sie in ihren Fernsprechnetzen besitzen, hat sich schon seit Jahren für die Geschäftswelt drückend fühlbar gemacht. Daß diesem dringenden Bedürfnisse bisher nicht Rechnung getragen wurde, war in dem politischen System der früheren Regierung mit seinem scharfen Überwachungswesen begründet. Seitdem mit der neuen Regierung mit dem ausgeprägten Streben nach europäischen Fortschritten ein neuer Geist Einzug gehalten hat, sind auch die Bedenken gegen jenes Verkehrsmittel geschwunden, und es sind die ersten ernsten Schritte zur Einrichtung eines Orts-Fernsprechnetzes in der Hauptstadt Constantinopel geschehen, denen sich solche zur Einführung des Fernsprechers in den größeren Provinzstädten des Landes in nicht ferner Zeit anschließen dürften.

Wohl mit Rücksicht auf die Finanzlage des Landes hat sich die Regierung entschlossen, die Herstellung des Constantinopeler Fernsprechnetzes und für den Anfang auch den Fernsprechbetrieb nicht selbst in die Hand zu nehmen, sondern Privaten zu übertragen. Aus den vom ottomanischen

Finanzministerium veröffentlichten Bedingungen sind die Grundzüge der geplanten Anlage klar zu erkennen.

Die Anlage soll sich auf Constantinopel und die Umgebung erstrecken. Im Inneren der Stadt, nämlich in Stambul innerhalb der Stadtmauern, ferner von Eyub bis Schischli und Ortaköi sollen die Fernsprechlinien unterirdisch geführt werden, von da nach den weiter gelegenen Vororten, und zwar bis Pendik am asiatischen Ufer des Marmarameers, bis Anatolikawak auf der asiatischen Seite des Bosporus, bis Rumelikawak (nördlich von Bujukdereh) auf der europäischen Seite des Bosporus und bis San Stefano am europäischen Ufer des Marmarameers können Luftleitungen Verwendung finden. Auch die Prinzeninseln sollen in das Netz einbezogen werden. Danach werden auch Kabel im Goldenen Horn, im Bosporus und nach den Prinzeninseln sowie zwischen diesen Inseln im Marmarameere gelegt werden müssen.

Die Teilnehmeranschlüsse sind als Doppelleitungen herzustellen. Für den Anfang ist der Unternehmer verpflichtet, wenigstens in allen Hauptstraßen Leitungen zu legen; die Verbindung mit den an diesen Straßen liegenden Häusern ist herzustellen, wenn genügend Anschlüsse angemeldet sind, um 3 Jahre hindurch 5 v. H. der dafür aufzuwendenden Kosten zu decken.

Haupt-Fernsprechämter müssen in Stambul, Pera und Skutari eingerichtet werden. Jedes Hauptamt muß für mindestens 10 000 Anschlüsse vorgesehen und für künftige Erweiterungen geeignet sein. Bei den Hauptämtern muß Tag- und Nachtdienst bestehen, die Dienstzeit der anderen Vermittlungsämter darf nicht unter 14 Stunden täglich herabgehen.

Die Baustoffe und Apparate müssen Erzeugnisse angesehener Firmen sein, die bereits für andere Fernsprechverwaltungen Bestellungen zur Zufriedenheit ausgeführt haben. Die Regierung wird die gelieferten Gegenstände vor ihrer Aufstellung und Verwendung durch eigene Beauftragte prüfen, auch die sämtlichen Arbeiten von solchen überwachen lassen. Als Sicherheit für die ordnungsmäßige Beschaffenheit der Baustoffe, Apparate usw. und für die gediegene Ausführung der Anlagen hat der Unternehmer eine Summe von 10 000 türkischen Pfund (185 000 Mark) bei der Ottomanbank zu hinterlegen. Die Regierung behält sich auch ein Aufsichtsrecht über den Betrieb vor und kann, wenn sie es aus Sicherheitsrücksichten für nötig erachtet, den Betrieb vorübergehend durch eigene Beamte wahrnehmen lassen. Für die Beaufsichtigung der Bauarbeiten und die Prüfung der Apparate und Baustoffe muß der Unternehmer 100 türkische Pfund, für die Aufsicht über den Betrieb 20 türkische Pfund monatlich an die Generaldirektion der ottomanischen Posten und Telegraphen zahlen.

Die Landkabel müssen Papierisolierung und Bleimantel haben und unterirdisch in Rohrkanälen mit Kabelbrunnen geführt werden. Für jedes Kilometer Kanal ist eine jährliche Abgabe von 25 Piastern, für jedes Quadratmeter Straßenfläche, das zu Kabelbrunnen, Kabelaufführungspunkten u. dgl. erforderlich ist, 1 türkisches Pfund (18 Mark 50 Pf.) jährlich an die Gemeindeverwaltung zu entrichten. Die Einrichtung der Vermittlungsämter muß den neuesten Fortschritten der Technik entsprechen. Es ist Zentralbatteriebetrieb mit selbsttätigen Anruf- und Schlußzeichen durch Glühlampen vorzusehen. Soweit Gesprächsgebühren eingeführt werden, müssen Gesprächszähler eingeschaltet sein.

Die Teilnehmer haben entweder eine Pauschgebühr oder Gesprächsgebühren zu zahlen. Die Pauschgebühr darf 10 türkische Pfund (185 Mark) jährlich nicht übersteigen. Für kleine Geschäfte und Privatpersonen ist die Pausch-

gebühr zu ermäßigen. Die Gesprächsgebühr soll höchstens 20 Para (9 Pf.) für ein Gespräch von 3 Minuten Dauer betragen; doch soll die Gebühr jährlich nicht über 7 türkische Pfund hinausgehen. Für Gespräche nach und von Skutari und den Prinzeninseln wird je 1 Piaster (18 Pf.) mehr gerechnet; der Gesamtmonatsbetrag darf jedoch 2 türkische Pfund nicht übersteigen. Für Gespräche, die von öffentlichen Fernsprechstellen aus geführt werden, ist bis zur Dauer von 3 Minuten höchstens eine Gebühr von 2 Piastern zu erheben. Für die Gespräche der Regierung tritt eine Gebührenermäßigung von 50 v. H., für solche der Gemeindebehörden von 25 v. H. ein, oder es wird ein fester Pauschbetrag bestimmt.

Von den Roheinnahmen des Unternehmens sind 15 v. H. an die Regierung abzuführen.

Die sämtlichen Beamten des Fernsprechunternehmens müssen türkische Untertanen sein; nur für die Beamten der Direktion, für die Amtsleiter und die technischen Beamten sind Ausnahmen hiervon gestattet.

Der Unternehmer muß eine ottomanische kapitalkräftige Aktiengesellschaft für den Bau und den Betrieb bilden. Alle Arten von Rechtstreiten werden vor türkischen Gerichten wie Streitigkeiten zwischen Ottomanen ausgetragen. Mit Ausnahme der zur Herstellung der Fernsprechanlage erforderlichen Baustoffe und Apparate, die zollfrei eingeführt werden dürfen, unterliegt der Geschäftsbetrieb der Gesellschaft allen Steuern und Abgaben.

Die Dauer der Verleihung beträgt 30 Jahre. Vor Ablauf von 5 Jahren kann die Regierung die Fernsprechanlage nicht kaufen, nachher aber jederzeit gegen den von Sachverständigen festzusetzenden Preis der Gebäude und Einrichtungen. Die Gesellschaft ist verpflichtet, das Netz stets in gutem Zustande zu erhalten und etwaige Verbesserungen vorzunehmen, so daß der Betrieb bei einer Übernahme durch den Staat unbedingt gesichert bleibt. Erfolgt der Ankauf des Netzes durch den Staat erst nach Ablauf der Verleihungsdauer, also nach 30 Jahren, so ist nur der jeweilige Schätzungswert zu zahlen; bei früherer Übernahme tritt ein Aufschlag hinzu, der bis zu 10 Jahren nach der Errichtung 10, über 10 bis 15 Jahre 8, über 15 bis 20 Jahre 6, über 20 bis 25 Jahre 4 und über 25 bis 30 Jahre 2 v. H. des Schätzungswerts beträgt. Nach dem 30. Jahre kann die Regierung den Kaufpreis in eine mit $3^1/_2$ v. H. verzinsliche Schuld umwandeln, die durch eine jährliche Abschlagzahlung vom Ertrage des Netzes zu tilgen ist.

Mit welchem Tage das Constantinopeler Fernsprechnetz fertiggestellt sein und in Betrieb genommen werden muß, ist durch die Verleihungsbedingungen nicht festgesetzt worden. Es ist nur allgemein vorgesehen, daß die Angebote spätestens am 1. Oktober 1909 beim Finanzministerium vorliegen sollten, daß sechs Monate nach Erteilung der Genehmigung die Pläne über die Anlage eingereicht werden müssen, die das Ministerium binnen Monatsfrist bestätigen will, und daß die Herstellungsarbeiten $1^1/_2$ Jahre nach der Bestätigung der Pläne beendet sein sollen. Bis wann jedoch die Genehmigung erteilt sein muß, ist nicht bestimmt worden. Bei dem lebhaften Interesse, das die jetzige Regierung dem Unternehmen zuwendet, ist jedoch anzunehmen, daß der Plan kräftig gefördert werden wird.

## Die Subventionen der ausländischen Handelsflotten und ihre Bedeutung für die Entwicklung der Seeschiffahrt.*)

„*British policy has usually hitherto been to subsidize ships for postal or Admiralty purposes and to exclude all consideration of trade interests.*" Diesem auf Richtung und Ziele der britischen Schiffahrtspolitik hinweisenden Satze, der 1902 von einer britischen Parlamentskommission zum Studium der Dampfersubventionsfrage aufgestellt wurde, kann sowohl für die Vergangenheit als auch für die Gegenwart nicht immer und nicht überall eine allgemeine Gültigkeit zugesprochen werden. Denn wir sehen, wie bereits zu Anfang des 18. Jahrhunderts, als das englische Kolonialreich erst in der Gründung begriffen war und die englische Handelsmarine ihre Vorherrschaft auf dem Weltmeere noch zu erkämpfen hatte, die Regierung durch Gewährung staatlicher Zuschüsse private Schiffahrtslinien zwecks Förderung des überseeischen Handels ins Leben rief. Die Anfänge englischer Subventionspolitik lassen sich bis zum Jahre 1705 zurückverfolgen, in dem ein gewisser Edmund Dummer für Ausführung monatlicher Fahrten mit Schaluppen von je 140 Tonnen Tragfähigkeit zwischen Falmouth und Jamaica eine bare jährliche Vergütung von 4500 Pfund Sterl. und außerdem die sämtlichen Einnahmen aus dem Post-, Personen- und Güterverkehr dieser Linie erhielt *(Herbert Joyce, History of the Post Office,* S. 79*)*. Wenn wir die Blätter der Handelsgeschichte Englands im 18. Jahrhundert weiter aufrollen, finden wir, daß mit dem Ausbau des britischen Kolonialreichs das Bestreben der Regierung Hand in Hand ging, im Interesse von Politik und Handel sichere und regelmäßige Verbindungen zwischen dem Mutterland und den überseeischen Kolonien teilweise unter erheblichem Kostenaufwande herzustellen. So erforderte in der Zeit von April 1770 bis April 1787 die Unterhaltung regelmäßiger Post-Segelschiffslinien mit 36 Fahrzeugen, von denen jedes nicht mehr als 200 Tonnen Tragfähigkeit besaß, einen Staatszuschuß von 1 038 000 Pfund Sterl., eine für jene Zeit ganz ungeheuere Summe; hiervon entfielen allein auf 21 in Falmouth stationierte Schiffe 800 000 Pfund Sterl., also im Durchschnitt 47 000 Pfund Sterl. oder fast 1 Million Mark jährlich.

Allgemein bekannter ist, welche riesigen Geldopfer England im Zeitalter des Dampfes für den Ausbau seiner Postdampferlinien gebracht hat. Wir erinnern nur an die *Royal Mail Steam Packet Company*, die, am 26. September 1839 gegründet, bereits vor 70 Jahren eine jährliche Staatsbeihilfe von 240 000 Pfund Sterl. erhielt, wodurch es ihr ermöglicht wurde, eine Flotte von 14 hölzernen Raddampfern von insgesamt 25 000 Register-Tons Rauminhalt für die Fahrt zwischen Falmouth und Westindien zu bauen und zu unterhalten. Für die Gewährung einer Staatsbeihilfe von solcher Höhe, die später um weitere 30 000 Pfund Sterl., im ganzen also bis zu $5^1/_2$ Millionen Mark, gesteigert wurde — es wurde demnach für 1 R. T. die hohe Summe von etwa 215 Mark gezahlt —, können nun keineswegs die verhältnismäßig geringen Postinteressen, sondern in erster Linie wichtige Handels- und Reedereiinteressen maßgebend gewesen sein. Die ausschließliche Berücksichtigung von Handelsinteressen hat auch 1901 zur Gewährung von Staatszuschüssen an die sogenannte Bananenlinie der *Elder Demster Line* geführt. Der 1902 mit der

*) Nach dem gleichnamigen Werke von B. Huldermann, Generalsekretär der Hamburg-Amerika Linie. Herausgegeben auf Veranlassung der Hamburg-Amerika Linie und des Vereins Hamburger Reeder. Berlin 1909. Ernst Siegfried Mittler und Sohn



*Cunard Line* abgeschlossene Vertag bedeutet insofern einen Bruch mit der bisherigen Schiffahrtspolitik, als durch Bewilligung eines mit $2^3/_4$ v. H. zu verzinsenden Dahrlehns aus Staatsmitteln in Höhe von 2 600 000 Pfund Sterl. zum Bau von 2 Schnelldampfern das Prämiensystem zum ersten Male zur Anwendung gelangte, während früher der Staatszuschuß eine Vergütung für besondere Leistungen der Reederei darstellen sollte.

In Deutschland ging man erst 1885, also volle 180 Jahre später als in England, zu Staatsbeihilfen über. Gegenwärtig begegnen wir solchen in den verschiedensten Arten in allen Staaten der Erde, die nach Seegeltung ringen. In fast allen fremden Seestaaten macht sich indes insbesondere in den letzten 3 Jahren das Bestreben geltend, durch fortgesetzte Steigerung der staatlichen Zuschüsse dem darniederliegenden Schiffahrtsgewerbe beizuspringen. Vor allen anderen kommen hierbei die romanischen Seestaaten Europas und die Vereinigten Staaten von Amerika in Betracht. Das neue spanische Schiffahrtsgesetz, das u. a. auch eine außerordentliche Belastung der ausländischen Schiffahrt in Spanien bedeutet, ist am 14. Juni 1909 von den Cortes genehmigt worden und soll am 1. Januar 1911 in Kraft treten. Für das neue italienische Kabinett Sonnino bildet eine erfolgreiche Regelung der Postdampferverträge, die vom Kabinett Giolitti nicht durchgesetzt werden konnte, eine wichtige Aufgabe. In Frankreich wird der Deputiertenkammer in diesem Winter der mit den *Messageries Maritimes* abzuschließende Subventionsvertrag, der fast einer Verstaatlichung der Linie gleichkommt, zur endgültigen Genehmigung vorliegen. Schließlich sind in den Vereinigten Staaten von Amerika einflußreiche Kreise an der Arbeit, die seit mehreren Jahren geplante staatliche Unterstützung neuer amerikanischer Dampferlinien in der gegenwärtigen Tagung der gesetzgebenden Körperschaften durchzubringen. Präsident Taft selbst hat in seiner ersten Botschaft an den Kongreß eine glückliche Lösung der Subventionsfrage als Hauptpunkt seines Regierungsprogramms bezeichnet.

Wenn die in den fremden Seestaaten zur Zeit schwebenden Subventionspläne zur Ausführung gelangen, werden die deutschen Reedereien, die insbesondere im transatlantischen Verkehr aus eigener Kraft zu einer führenden Stellung gelangt sind, gegen den steigenden ausländischen Wettbewerb schwer anzukämpfen haben. Es ist daher erklärlich, daß die der deutschen Seeschiffahrt drohende Gefahr von den beteiligten Kreisen mit lebhaftem Interesse verfolgt wird. Diesem Interesse verdankt das genannte Werk des Generalsekretärs der Hamburg-Amerika Linie B. Huldermann seine Veröffentlichung.

Die Abhandlung zerfällt in zwei Teile. Der erste Teil (S. 1 bis 42) handelt von dem Subventionswesen, während der zweite Teil (S. 43 bis 71) einen vom Verfasser am 22. März 1909 auf dem gemeinsamen Verbandstage des Deutschen Nautischen Vereins und des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine in Berlin gehaltenen Vortrag über »die gegenwärtige Lage der Seeschiffahrt« zum Abdruck bringt. Der Wortlaut des Vortrags ist seinerzeit auch in der Tagespresse veröffentlicht und gewürdigt worden. Wir können es uns daher versagen, auf ihn näher einzugehen, und wollen nur den ersten Teil des Werkes besprechen.

Es lag nicht in der Absicht des Verfassers, eine vollständige Darstellung des Subventionswesens, seiner Entstehung und Entwicklung in der Handelsschiffahrt aller Länder zu geben; er beschränkte sich vielmehr darauf, eine kurze, aber klare und übersichtliche Darstellung über den gegenwärtigen Stand der Staatsbeihilfen in den wichtigsten Schiffahrtsländern zu bringen und die ungesunde Wirkung der fortgesetzten Vermehrung der Beihilfen auf die Entwicklung und wirtschaftliche Gestaltung des Seeschiffahrtsbetriebs



nachzuweisen. Der Verfasser bezeichnet die Gewährung von Schiffahrtsunterstützungen als eine Beschränkung der internationalen »Freizügigkeit«, d. h. der Möglichkeit für jede Flagge, überall auf gleichem Fuße mit allen in Wettbewerb tretenden Flaggen ihrem Gewerbe nachzugehen. Er deutet die verschiedenen Arten von Subventionen an — Bauprämien, Schiffahrtsprämien, Ausrüstungsprämien und feste Vergütungen für den Postdampferdienst auf bestimmten Linien — und führt die in den Schiffahrtsländern von größerer Bedeutung den Handelsflotten gewährten staatlichen Unterstützungen auf, wobei er besonders hervorhebt, daß die baren Unterstützungen nicht die einzigen förderlichen Maßnahmen der Staaten darstellen, sondern daß noch Begünstigungen anderer Art, wie Befreiung oder Ermäßigung von Steuern und Abgaben, Vorzugszölle und Vorzugstarife für heimische Flaggen, das Verbot der Küstenschiffahrt für fremde Schiffe und noch andere Mittel der Förderung der Schiffahrt des eigenen Landes dienen.

Die Höhe der in den bedeutenderen Ländern jährlich gezahlten Subventionen ist wie folgt angegeben:

1. Österreich rund 16 800 000 Mark, darunter 609 577 Mark Bauprämie;
2. Ungarn rund 3 400 000 Mark;
3. Italien rund 15 750 000 Mark;
4. Spanien rund 15 500 000 Mark;
5. Frankreich rund 53 000 000 Mark, darunter 5 051 318 Mark Bauprämie und 23 419 123 Mark Schiffahrtsprämie sowie 1 050 330 Mark Ausrüstungsprämie;
6. Großbritannien rund 34 000 000 Mark;
7. Rußland rund 10 860 000 Mark, mit Einschluß von 1 728 000 Mark Suezkanalgebühr-Vergütung;
8. Belgien, Holland, Norwegen und Schweden sind namentlich in den letzten Jahren sehr rührig gewesen, die heimische Schiffahrt durch Gewährung von Subventionen oder durch Gewährung von Darlehen zu billigem Zinsfuße zu fördern;
9. Japan rund 28 500 000 Mark, darunter 1 600 000 Mark für die auf dem Yangtse verkehrenden japanischen Schiffe;
10. Die Vereinigten Staaten von Amerika unterstützen die heimischen Handelschiffe durch hohe Vergütungen für die Beförderung der Post. Sie zahlen an Dampfer unter Vertrag (Gesetz vom 3. März 1891) für eigene und fremde Posten eine Vergütung für die Seemeile, die nach der Bedeutung der Linie und nach der Schnelligkeit der Schiffe festgesetzt wird, und die nach Europa 4 Dollars beträgt. Infolgedessen erhält die *American Line* für jede Reise nach Europa 12 000 Dollars, also bei wöchentlichen Fahrten jährlich rund 2 500 000 Mark. Bei den Dampfern amerikanischer Flagge, die nicht unter Vertrag stehen, erfolgt die Bezahlung nach dem Gewichte der beförderten Post. Der Vergütungsatz beträgt 1,60 Dollars = 6,72 Mark für das Pfund (1 Pfund engl. = 0,453 kg) Briefe und Postkarten und 8 Cents = 34 Pf. für das Pfund anderer Gegenstände. Für Beförderung der Post unter fremder Flagge werden dagegen die Sätze des Weltpostvertrags gezahlt, die im Verkehr nach Europa 3 Mark 20 Pf. = 4 frcs für das Kilogramm Briefe und Postkarten und 40 Pf. = 50 Centimes für das Kilogramm anderer Gegenstände sind*).

*) Bei Erörterung dieses Punktes ist dem Verfasser insofern ein Versehen unterlaufen, als er die Höhe der den fremden Dampfern bezahlten Sätze unrichtig angibt. Er schreibt, daß den fremden Schiffen die Sätze der »Berner Konvention« von 5 frcs für das Kilogramm (etwa 44 Cents für das Pfund) für Briefe und Postkarten und 50 Centimes (etwa 4½ Cents für das Pfund) für jedes Kilogramm anderer Sendungen gezahlt werden,



Der Verfasser hat dann, um die Wirkungen der Subventionspolitik anschaulich zu machen, die gezahlten Subventionen der Größe der Handelsflotten gegenübergestellt und kommt dabei zu folgenden Ergebnissen:

| | Handelsflotte<br>Brutto-R. T. | Subventionen insgesamt<br>Mark | Für 1 Brutto-R.T.<br>Mark |
|---|---|---|---|
| Großbritannien | 17 378 000 | 34 000 000 | 1,95 |
| Österreich-Ungarn | 750 000 | 20 000 000 | 26,70 |
| Frankreich | 1 894 000 | 53 000 000 | 28,00 |
| Deutschland | 4 267 000 | 8 000 000 | 1,85 |
| Italien | 1 320 000 | 16 000 000 | 12,10 |
| Japan | 1 153 000 | 28 500 000 | 24,70 |
| Rußland | 972 000 | 11 000 000 | 11,30 |
| Spanien | 710 000 | 15 500 000 | 21,85. |

An diese vergleichende Übersicht knüpft der Verfasser folgende bemerkenswerte Betrachtung:

»Es ist außerordentlich bezeichnend, daß in dieser Tabelle, in die nur die Länder aufgenommen sind, die sich entweder durch eine große Handelsflotte oder durch große Subventionen auszeichnen, durch eine außerordentlich geringe Ziffer der Subvention pro Tonne der Handelsflotte gerade die beiden Länder hervortreten, die anerkanntermaßen in der Schiffahrt besonders Hervorragendes geleistet haben, nämlich Großbritannien und Deutschland. Sie haben im letzten Jahrzehnt ihre Flotten gewaltig vergrößern können, England um fast fünf Millionen Tons, Deutschland um über zwei Millionen Tons. Ihr Beispiel zeigt, daß auch ohne Subventionen auf dem Weltmeer Erfolge zu erringen sind, die andere Länder trotz großer Subventionen nicht errungen haben. Dieses Fehlen des Erfolgs ist nicht zum wenigsten dem falschen erzieherischen Einfluß zuzuschreiben, den das Subventionsystem dadurch ausübt, daß es den Subventionsempfänger zum Staatspensionär macht und ihn der Mühe überhebt, aus eigener Kraft sein Brot zu verdienen. Es mutet an wie eine Karikatur auf den die Unternehmungslust weckenden, die Tatkraft stählenden und den wirtschaftlichen Weitblick der Nationen schärfenden Einfluß der Beteiligung an dem jedem freistehenden Wettbewerbe zur See, wenn man beispielsweise liest, daß die französischen Segelschiffe Reisen in Ballast von England nach Australien machen, um ihre Meilenprämien zu verdienen, oder daß sie Frachten annehmen, die etwa ein Drittel von dem ausmachen, was erforderlich ist, um nur die Unkosten der Reise zu decken. Daß das ein wirtschaftlicher Unsinn ist, bedarf keines Beweises.«

während ihnen in Wirklichkeit die im Weltpostvertrage von Rom festgesetzten Sätze gewährt werden, die im transatlantischen Verkehr, wie erwähnt, 4 frcs oder 50 Centimes und im transpazifischen Verkehr 8 frcs oder 1 fr für jedes Kilogramm betragen. Immerhin hat der Verfasser darin die richtige Auffassung, daß an amerikanische Schiffe für die Beförderung der heimischen Briefpost weit höhere Sätze gezahlt werden, als Deutschland für die Beförderung der deutschen Briefpost an deutsche Dampfer zahlt.



Die Gründe für die Vermehrung der staatlichen Unterstützungen erblickt der Verfasser in der nationalen Eitelkeit, die die Landesflagge auf dem Weltmeere vertreten sehen möchte, sowie in eigennützigen Bestrebungen einflußreicher Persönlichkeiten. Indem er sodann einige amerikanische Urteile anführt, die sich seiner Verwerfung der staatlichen Unterstützungen anschließen, spricht er den Wunsch aus, daß das Subventionswesen bekämpft werden möchte durch immer zu wiederholende Aufklärung über seine Nutzlosigkeit für die Volkswirtschaft der Subventionsländer und seine Schädlichkeit für eine gesunde Weiterentwicklung der Schiffahrt im allgemeinen. Schließlich kommt der Verfasser zu dem Ergebnis, daß bei den Übertreibungen des Subventionswesens, dieser Schraube ohne Ende, die Zuschüsse für die beteiligten Länder mit der Zeit zu einer unerträglichen Last werden müßten, und daß internationale Vereinbarungen notwendig seien, um wenigstens die freien, an keine bestimmten Gegenleistungen gebundenen Subventionen zu beseitigen.

In dieser Beziehung darf darauf hingewiesen werden, daß deutsche Reedereien Subventionen nur als Entgelt für die Übernahme feststehender Gegenleistungen erhalten. Dies sind in der Hauptsache folgende:

1. Anlaufen bestimmter vom Reichskanzler bezeichneter Häfen;
2. Einhalten eines bestimmten vom Reichskanzler festgesetzten Fahrplans;
3. Einstellung von Dampfern bestimmter Größe;
4. Freie Beförderung der Post;
5. Einhalten einer vorgeschriebenen Mindestgeschwindigkeit auf den Fahrten;
6. Verpflichtung, die Schiffe auf deutschen Werften nach einem vom Reichskanzler vorgeschriebenen Plane erbauen zu lassen;
7. Verpflichtung zur Verwendung deutscher Kohle und aus Deutschland bezogenen Proviants;
8. Verpflichtung zum Verkauf oder zur Vercharterung der Dampfer an die Marine beim Eintritt einer Mobilmachung;
9. Übernahme, ordnungsmäßige Aufbewahrung und Ablieferung der Postsachen;
10. Haftpflicht beim Verlust, bei Beschädigung oder verzögerter Beförderung von Postsachen;
11. Verbot, andere Schiffe auf den unterstützten Linien für eigene Rechnung fahren zu lassen;
12. Verbot der Beförderung landwirtschaftlicher Erzeugnisse;
13. Verpflichtung zur Gewährung einer Tarifermäßigung von 20 v. H. an Beamte und Offiziere, bei der Beförderung von Ablösungsmannschaften der Marine und der Schutztruppen sowie der fiskalischen Frachten;
14. Verpflichtung, nur solche Tarife anzuwenden, die vom Reichskanzler genehmigt sind;
15. Verpflichtung zur Beförderung von Strafgefangenen;
16. Verpflichtung, auf den Reichs-Postdampfern nur Reichsangehörige zu beschäftigen;
17. Verpflichtung, farbige Mannschaften nur in ganz beschränktem Umfange auf den Reichs-Postdampfern zu verwenden;
18. Unterwerfung des subventionierten Betriebs unter die ständige Aufsicht durch den Reichskanzler;
19. Führung und Vorlegung von Sonderrechnungen über die subventionierten Dampferlinien;
20. Stellung einer Kaution.

Die genaue Einhaltung dieser Verpflichtungen legt den Reedereien außerordentlich schwere Lasten auf und behindert sie sehr oft an der Ausnutzung gewinnbringender Geschäftslagen im Schiffahrtsgewerbe. Tatsächlich ist denn auch das finanzielle Ergebnis auf den subventionierten Linien bisher keineswegs glänzend gewesen.

Das Urteil, das der Verfasser über den Wert oder Unwert des Subventionswesens fällt, ist um so gewichtiger, als er mitten im Schiffahrtsbetriebe steht und dessen Erfordernisse aus eigener Anschauung zu beurteilen vermag. Es deckt sich auch mit der Auffassung, die weite deutsche Reederkreise vertreten, wie die Veröffentlichungen in den letzten Jahresberichten des Verwaltungsrats des Vereins Hamburger Reeder dartun. Ob indes diese in der Subventionsfrage hervortretenden Bestrebungen deutscher Reeder in naher Zukunft irgendwelchen praktischen Nutzen für eine Gesundung des Beförderungswesens zur See bringen können, muß zweifelhaft scheinen. Seit mehr als zwei Jahrhunderten herrscht, wie wir eingangs gesehen haben, der Subventionsgedanke mit unverminderter Kraft und hat in der Gegenwart selbst kleinere europäische und viele überseeische Staaten und Kolonien erfaßt. Je mehr fremde Flaggen sich an dem Wettstreit um die Seegeltung beteiligen, und je reichere Geldunterstützungen den Schiffahrtsunternehmungen aus Staatsmitteln zufließen, desto schärfer wird auch der Kampf sein, den die deutsche Schiffahrt gegen die ausländischen Subventionslinien zu bestehen haben wird.

## Versuche zur Übermittlung von Wetterbeobachtungen vom Nordatlantischen Ozean durch Funkentelegraphie.

Die barometrischen Tiefdruckgebiete, deren Auftreten gewöhnlich mit Wetterumschlägen verbunden ist, nehmen ihren Weg meist von Westen nach Osten. Es ist für unseren Wetterdienst daher von der größten Wichtigkeit, daß die Deutsche Seewarte in Hamburg möglichst schnell über die Wetterlage im Westen von Europa unterrichtet wird. Gegenwärtig erfahren wir das Herannahen eines barometrischen Tiefs aber erst, wenn es das Festland oder die westlich von Europa liegenden Inseln erreicht hat. Da sich die Tiefdruckgebiete gewöhnlich schnell fortbewegen, so treffen die Nachrichten von dem Auftreten eines Tiefdrucks vielfach so spät ein, daß sie für eine rechtzeitige Wettervorhersage nicht mehr benutzt werden können. Um diesem Übelstand abzuhelfen, hat man in letzter Zeit versucht, mit Hilfe der drahtlosen Telegraphie Nachrichten über die Wetterlage auf dem östlichen Teile des Atlantischen Ozeans zu erhalten.

Der erste größere Versuch wurde gemeinsam von der deutschen und der englischen Regierung während der Monate Februar bis April 1909 unternommen. Die Versuche haben aber, da der Schiffsverkehr während jener Zeit nicht rege genug war, nur wenig befriedigt. Die Dampfer mußten oft ihre Wetterbeobachtungen tagelang ansammeln, bis sie sie an eine in ihre Reichweite tretende Funkentelegraphenstation absetzen konnten. Die Nachrichten trafen daher bei der Deutschen Seewarte in Hamburg fast durchweg so spät ein, daß sie keinen Wert für die Wettervorhersage mehr hatten.



Unter diesen Umständen machte sich der Wunsch nach einer Wiederholung des Versuchs unter günstigeren Bedingungen geltend. Als vorteilhafteste Zeit für diesen Versuch, den Deutschland und England wiederum gemeinsam ausführten, wurden mit Rücksicht auf den lebhaften Schiffsverkehr die Monate August und September gewählt. Die Beobachtungen wurden von 23 Schiffen der Hamburg-Amerika Linie und des Norddeutschen Lloyd und von 49 englischen Dampfern angestellt. Das Versuchsgebiet erstreckte sich von 10° bis 30° w. L. und von 40° bis 60° n. Br. Die Beobachtungen wurden an die Deutsche Seewarte in Hamburg, die Wetterdienststelle in Aachen und an das Meteorological Office in London übermittelt. Die von den deutschen Schiffen in Deutschland ankommenden Funkentelegramme waren nach dem Schema BBW¹W¹D PPPNN abgefaßt. Hierbei bedeutete:

BB den auf ganze Millimeter (mit Hinweglassung der Hunderte) abgerundeten und auf 0°, Meeresniveau und Schwere in 45° Breite zurückgeführten Barometerstand;

W¹W¹ die Richtung und Stärke des Windes;

D die Einerziffer des Monatsdatums. Bei den am 31. August aufgelieferten Telegrammen wurde zur Vermeidung von Zweifeln die fünfte Zahl der ersten Gruppe weggelassen;

PPP den Schiffsort nach Länge und Breite und die Zeit der Beobachtung (6 Uhr abends oder 7 Uhr morgens) und

NN den Namen des Schiffes.

Die von den englischen Schiffen herrührenden Telegramme bestanden aus vier Zahlengruppen, von denen aber nur drei Gruppen nach Hamburg und Aachen weitergegeben wurden. Von diesen Gruppen bezog sich die erste auf eine Kontrollbeobachtung, die 3 Stunden vor der gewöhnlichen Beobachtung angestellt wurde.

Die Zuverlässigkeit der Angaben in den Telegrammen hat bei dem Versuch im allgemeinen befriedigt; dagegen hat die Zeitdauer der Übermittlung viel zu wünschen übrig gelassen. Sollen die Wetternachrichten noch für die tägliche Wettervorhersage Verwendung finden, so müssen sie spätestens bis $10^1/_2$ Uhr vorm. bei den Wetterdienststellen vorliegen. Für die Morgenbeobachtungen ergibt sich hieraus als höchste Beförderungsdauer bis Hamburg eine Zeit von $2^1/_2$ Stunden, für die Abendbeobachtungen von $15^1/_2$ Stunden. Der Versuch hat nun gezeigt, daß nur bei einem ganz geringen Teile der Morgenbeobachtungen, insbesondere der zwischen 13° und 30° w. L. ausgeführten (0 bis 9 v. H.), diese Beförderungsdauer innegehalten werden konnte, während bei den Abendbeobachtungen naturgemäß bedeutend günstigere Ergebnisse erreicht wurden.

Wenn die Versuche hiernach auch ein verhältnismäßig ungünstiges Ergebnis gehabt haben, so haben sie doch volle Klarheit über das zur Zeit Erreichbare gebracht und hiermit zugleich den Fortschritt angebahnt.

# KLEINE MITTEILUNGEN.

Briefübermittlung durch Fernsprecher in England. An Sonn- und Feiertagen ist der Postdienst in England im Vergleich zu anderen Staaten manchen Beschränkungen unterworfen. So ruht in London Sonntags die Bestellung von Postsachen, abgesehen von Eilsendungen, für die die Zustellung vom Absender für den Sonntag ausdrücklich gewünscht ist, vollständig. Mit Beginn dieses Jahres ist nun zur Beschleunigung der Nachrichtenübermittlung von der englischen Post- und Telegraphenverwaltung für London die Einrichtung getroffen worden, daß der Inhalt der Sonnabends nach Beginn der letzten Bestellung oder Sonntags früh aus der Provinz eingehenden Briefe, die für Fernsprechteilnehmer bestimmt sind, auf Verlangen des Absenders dem Empfänger durch Fernsprecher zugesprochen wird. Die Briefe müssen in Umschläge mit der Adresse »The Central Telegraph Office, London E. C.« eingelegt werden, die durch einen starken, auf der Mitte der Vorder- und der Rückseite von oben nach unten gehenden Strich besonders gekennzeichnet sind. Die Einlage hat den Namen und die Fernsprechnummer des Empfängers sowie die Angabe »Zur telephonischen Übermittlung am Sonntag« zu tragen. Die Gebühr für die Übermittlung durch den Fernsprecher ist auf 3 Pence für je 30 Worte festgesetzt worden; der Betrag ist in Freimarken dem Schreiben beizufügen. Die Sendung ist in gewöhnlicher Weise zu frankieren. Wenn nicht ausdrücklich eine andere Zeit für die Fernsprechübermittlung vorgeschrieben ist, wird die Nachricht vormittags gegen $^1/_2$ 9 Uhr zugesprochen.

Die Verwaltung hofft, die neue Einrichtung mit dem Sonntags bisher beschäftigten Telegraphen- und Fernsprechpersonal durchführen zu können, da sie eine Verminderung der Telegramme und Eilsendungen erwartet.

---

Postpäckereiverkehr während der letzten Weihnachtszeit. In der Zeit vom 12. bis einschließlich 25. Dezember 1909 sind in den 83 Orten des Reichs-Postgebiets mit mehr als 50 000 Einwohnern, in denen wie üblich besondere Feststellungen über den Weihnachts-Postpäckereiverkehr stattgefunden haben, 7 398 471 Pakete aufgegeben worden und 5 991 435 eingegangen; insgesamt waren also, ohne die Durchgangssendungen, 13 389 906 Pakete zu behandeln, d. s. gegen das Vorjahr mehr 858 228 Stück oder 6,8 v. H. Eine noch größere Zunahme hat in den letzten 20 Jahren nur 1898 und 1892 stattgefunden, nämlich um 7,8 v. H. und um 9,2 v. H.

In den vier volkreichsten Städten des Reichs-Postgebiets, die auch den größten Weihnachtsverkehr aufweisen, hat die Zunahme im Jahre 1909 gegen 1908 betragen: in Berlin 159 336, in Hamburg 43 196, in Dresden 30 210 und in Leipzig 56 575 Stück. Überhaupt sind vom 12. bis einschließlich 25. Dezember 1909 aufgegeben worden und eingegangen: in Berlin 2 689 832 Pakete, Hamburg 729 600, Dresden 591 606 und Leipzig 849 003.

---

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



# ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**Nr. 4.** BERLIN, FEBRUAR. **1910.**



## Das Beutelschüttelwerk bei der Postverladestelle am Schlesischen Bahnhof in Berlin.

Von Caspary, Ober-Postsekretär in Berlin.

Zu den zahlreichen Maßnahmen, die die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung bisher zur möglichsten Fernhaltung der gesundheitschädlichen Staubentwicklung in den Diensträumen getroffen hat, gehört auch die Anordnung regelmäßiger Reinigung der im Betriebsdienste verwendeten Beutel durch Ausschütteln, Ausklopfen oder Waschen. Diese Anordnung erweist sich besonders zweckdienlich, weil gerade durch die Beutel viel Staub in die Diensträume eingeschleppt werden kann, der sich während der Beförderung in den Bahnpostwagen oder in sonstigen Postwagen in ihrem Gewebe festgesetzt hat. In den verkehrsreichsten Orten, wo täglich eine große Zahl zu reinigender Beutel vorliegt, oder wo Hofräume zum Schütteln oder Klopfen der Beutel überhaupt nicht oder nur im beschränkten Umfange zur Verfügung stehen, wird das Reinigen der Beutel nicht durch Menschenkraft, sondern auf mechanischem Wege durch Beutelschüttelwerke besorgt. Ein derartiges Werk ist auch auf dem Grundstücke der neuen Postverladestelle am Schlesischen Bahnhof in Berlin errichtet worden. Mit diesem Beutelschüttelwerke sind eine Dampfwaschanstalt und eine Stopfanstalt für Beutel verbunden. Die ganze Anlage ist in einem besonderen Gebäudeteil untergebracht (Fig. 1). Der Antrieb der Maschinen des Beutelschüttelwerkes, der Waschanstalt und der Stopferei erfolgt elektrisch durch einen Motor und eine Transmission *C* und *D* (Fig. 1).

Die Einrichtung und der Betrieb dieser Anstalten soll im folgenden näher erläutert werden.

## I. Beutelschüttelwerk.

Das Beutelschüttelwerk bezweckt die Entstaubung der Beutel. Die Anlage besteht aus:

1. zwei Schütteltrommeln *A* und *B* (Fig. 1),
2. zwei Staubfiltern *G* und *F*,
3. einem Exhaustor *H*,
4. den Rohrleitungen *E* und *J*.

Die Schütteltrommeln bestehen aus gehobelten Holzlatten, die trommelartig (sechseckig) zusammengefügt sind. Die Kanten der Latten sind, um eine Beschädigung der Beutel zu verhindern, an den Innenseiten abgestoßen. Jede Trommel *a* (Fig. 2) hat eine Länge von 1,6 m und einen Durchmesser

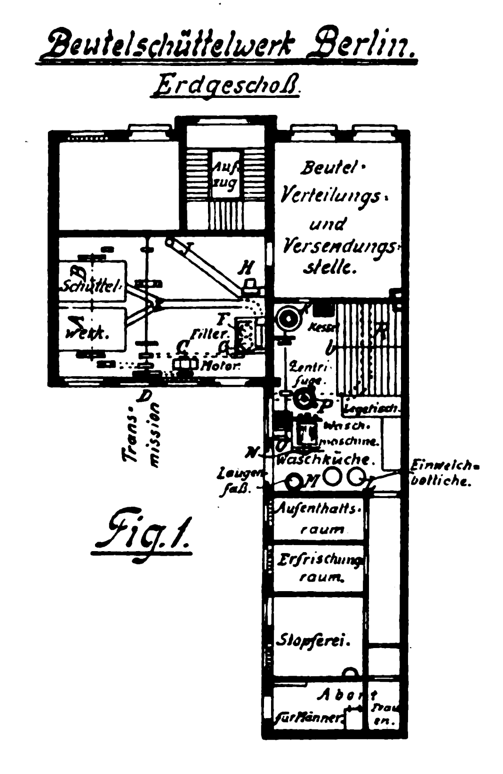
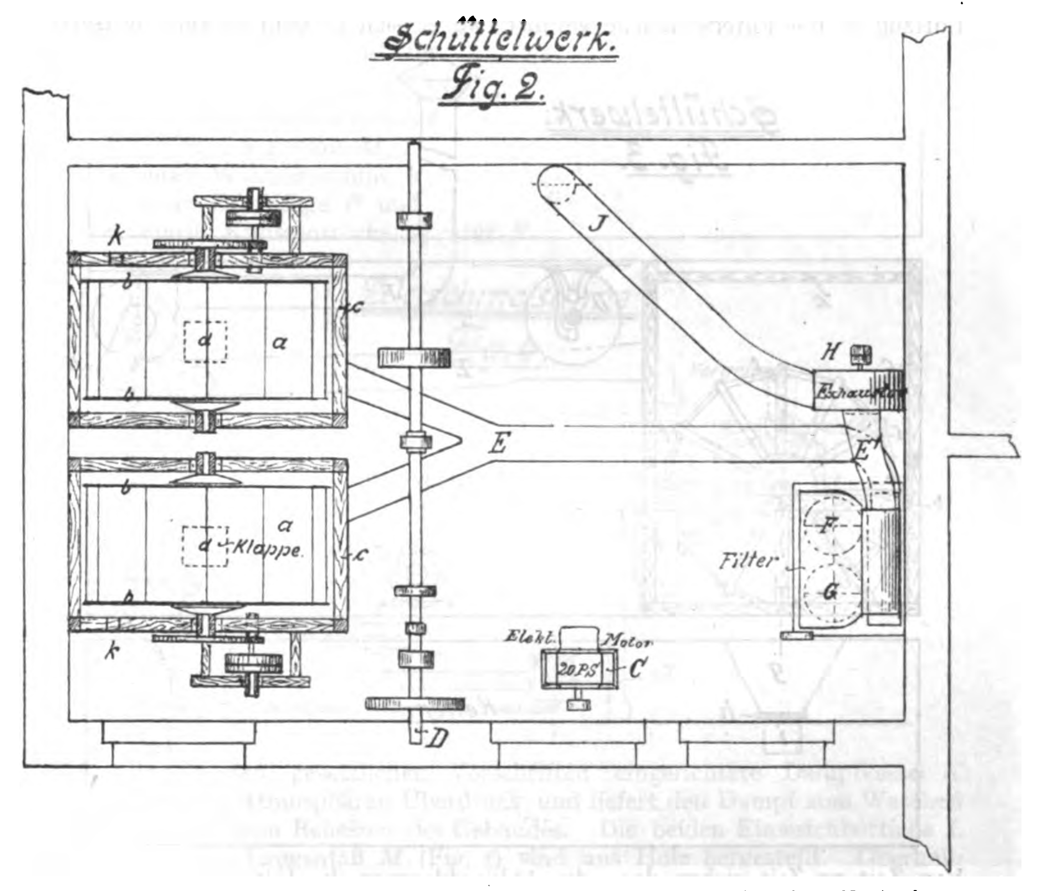



Fig. 1.

von 3,2 m im Lichten. Die Trommeln ruhen in Lagern auf Holzböcken *b* (Fig. 3) und sind luftdicht von einer Holzkammer *c* (Fig. 2 und 3) umgeben. In jeder Trommel befindet sich eine Klappe *d* (Fig. 2); in der Vorderwand der Holzkammer sind Türen *e* (Fig. 3) angebracht. An einzelnen Latten sind im Inneren der Trommel Mitnehmer *f* (Fig. 3) befestigt. Unterhalb der Trommeln, durch den Fußboden hindurchführend, sind Trichter *g* (Fig. 3) angeordnet, die durch eine Klappe *h* (Fig. 3) zu verschließen sind. An den Trichtern werden Beutel *i* (Fig. 3) zum Auffangen des entweichenden Staubes aufgehängt. In den Wänden der beiden Holzkammern sind bei *k* (Fig. 2) kleine Luftklappen vorgesehen.

Von den Holzkammern führt oberhalb der Trommeln das gegabelte Rohr *E* (Fig. 1, 2 und 3) zu den Staubfiltern *G* und *F*. In jedem Staubfilter (System Beth) befinden sich zwölf Staubschläuche aus Segeltuch. Die

Schläuche sind oben mit sogenannten Abklopfdaumen ausgerüstet, die mechanisch in Tätigkeit treten. Die Abklopfdaumen stehen mit zwei Luftklappen im Filter in Verbindung. Unterhalb der Staubfilter sind Trichter *e* (Fig. 3) angeordnet, die, ebenso wie die Trichter unter den Schütteltrommeln, mit Klappen verschließbar sind und eine Vorrichtung zum Aufhängen von Staubaufnahmebeuteln haben. Von den Staubfiltern geht ein gemeinsames Rohr $E^1$ (Fig. 2) zum Exhaustor $H$, von wo aus das Rohr $J$ über Dach führt. Der Elektromotor $C$ (Fig. 1, 2 und 3), der die gesamten Maschinen des Beutelschüttelwerkes und der Waschanstalt zu treiben hat, ist für eine Stärke von 20 PS eingerichtet. Der Antrieb der einzelnen Maschinen wird

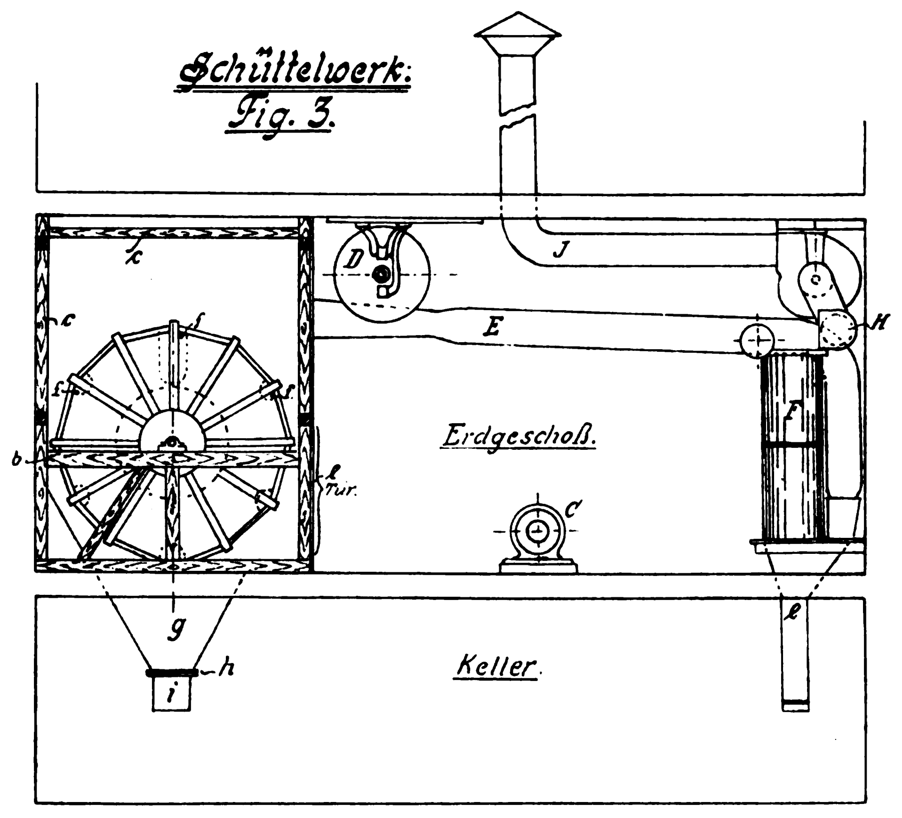



durch die Transmission $D$ (Fig. 1, 2 und 3) nebst den zahlreichen Treibriemen vermittelt.

Der Vorgang bei der Reinigung der Beutel im Schüttelwerke spielt sich folgendermaßen ab.

Jede Trommel wird nach Öffnung der Tür in der Holzkammer und nach Zurückschlagen der Klappe in der Trommel mit etwa 250 Beuteln der Gattung I bis IV beschickt. Alsdann werden Klappen und Türen geschlossen und die Trommeln in Bewegung gesetzt. Sie drehen sich elfmal in der Minute. Die Beutel werden durch die Mitnehmer fortgerissen und fallen, nachdem die Mitnehmer im Scheitel angelangt sind und der Halt verloren gegangen ist, nach unten. Dies wiederholt sich während der ganzen Dauer

der Bewegung der Trommeln. Die Beutel, die die Mitnehmer nicht erfassen, werden zum Teil in den Trommeln herumgeschleudert, zum Teil gegeneinander geworfen. Dieser Vorgang dauert etwa 30 Minuten. Durch das fortwährende Herunterfallen, Herumschleudern und durch das Gegeneinanderwerfen der Beutel wird der Staub vollständig aus ihnen entfernt. Die ausgeschüttelten schwereren Bestandteile, wie Sand, Papierfetzen, Eisenteilchen usw., fallen in die Trichter unterhalb der Trommeln und von hier in die aufgehängten Staubsäcke. Der aufgewirbelte leichte Staub wird durch die Saugekraft des Exhaustors — unterstützt durch die bei *k* (Fig. 2) von außen eintretende Luft — in die Filteranlage geführt und fällt hier in die unter den Trichtern befindlichen Beutel. Der feinere Staub, der nicht niederfällt, wird durch den Luftzug in die Filterschläuche geführt, wo er sich in dem Gewebe festsetzt.




Von Zeit zu Zeit ziehen dann die Abklopfdaumen die Filterschläuche in die Höhe, d. h. die Schläuche werden mehrmals hintereinander gereckt. Gleichzeitig wird die Luftklappe an dem Rohr $E^1$ nach dem Exhaustor geschlossen und eine andere Luftklappe am oberen Teile des Filters geöffnet. Während vorher der Luftzug die Richtung von dem unten in den Filter eintretenden Rohre $E$ nach dem oben beginnenden Exhaustorrohr $E^1$ nehmen mußte, also von unten nach oben ging, wird durch das Schließen der Exhaustorklappe und durch das Öffnen der Frischluftklappe die Luftrichtung im Filter umgekehrt, geht also von oben nach unten. Auf diese Weise wird der beim Recken der Schläuche aufgeschüttelte Staub durch den Trichter in den Staubsack gedrückt. Das Verfahren wiederholt sich in kurzen Zwischenräumen bald in dem einen, bald in dem anderen Filter, so daß die Saugkraft des Exhaustors

für die Schütteltrommeln ununterbrochen wirkt. Die durch die Filterschläuche vom Staub befreite Luft wird infolge der Wirkung des Exhaustors durch das Rohr *J* ins Freie geblasen.

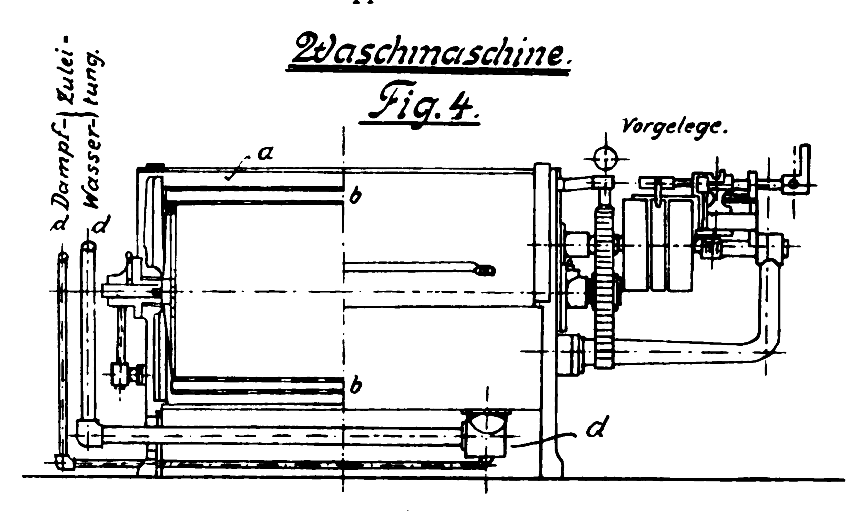
Nachdem die Beutel eine halbe Stunde dem Schüttelverfahren ausgesetzt worden sind, werden sie den Trommeln entnommen und der Verteilung- und Versendungstelle zugeführt. Im Beutelschüttelwerke können bei zehnstündiger Arbeitzeit auf diese Weise täglich etwa 7000 Beutel gereinigt werden.

Welche Staubmengen aus den Beuteln herausgeschüttelt werden, geht am besten daraus hervor, daß täglich drei mittelgroße Säcke mit fest zusammengepreßten Staubteilen angefüllt werden.

## II. Beutelwaschanstalt.

Die Waschanstalt besteht aus:

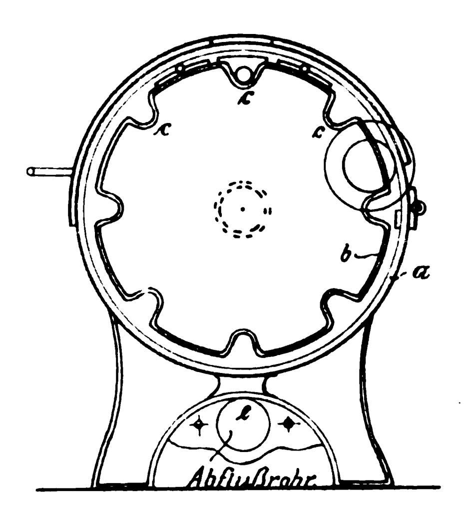
1. einem Dampfkessel *K* (Fig. 1),
2. zwei Einweichbottichen *L*,
3. einem Laugenfaß *M*,
4. einer Waschmaschine *N*,
5. einer Zentrifuge *P* und
6. einem Kulissentrockenapparat *R*.



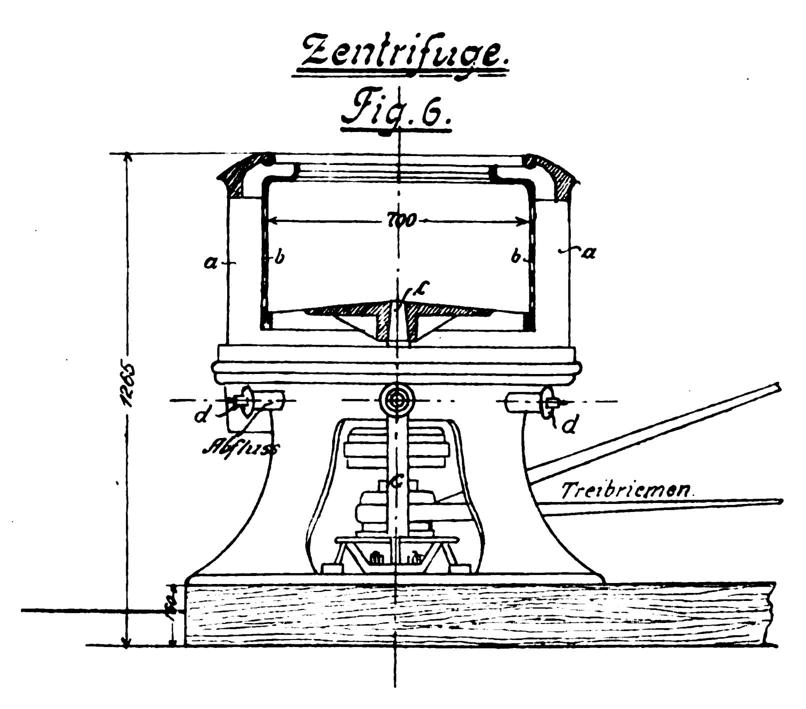

Der nach den gesetzlichen Vorschriften eingerichtete Dampfkessel *K* (Fig. 1) hat $2^3/_4$ Atmosphären Überdruck und liefert den Dampf zum Waschen der Beutel und zum Beheizen des Gebäudes. Die beiden Einweichbottiche *L* (Fig. 1) und das Laugenfaß *M* (Fig. 1) sind aus Holz hergestellt. Oberhalb der Bottiche und des Laugenfasses befinden sich Rohrleitungen, durch die kaltes Wasser aus der Wasserleitung und Dampf aus dem Dampfkessel eingelassen werden können. Die Waschmaschine (Fig. 4 und 5) besteht aus einem gußeisernen Gehäuse *a* und aus einer in dem Gehäuse an wagerechter Achse drehbaren doppelwandigen Kupfertrommel *b*, die einen Durchmesser von $0{,}_{80}$ m und eine Länge von $1{,}_{52}$ m hat. Die Wandungen der Waschtrommel sind durchlöchert und an verschiedenen Stellen wulstartig gebogen (*c*, Fig. 5), damit die Beutel beim Drehen der Trommel mitgerissen werden und sich daran reiben können. In die Waschmaschine führen Leitungen für kaltes Wasser und für Dampf (*d*, Fig. 4). Um das Wasser leicht auf jeden beliebigen Wärmegrad bringen zu können, ist in die Rohrleitungen ein Dampfstrahl-

Mischapparat eingeschaltet worden. Im Boden der Waschmaschine befindet sich ein Abflußrohr *e* (Fig. 5) zum Abführen des schmutzigen Wassers.



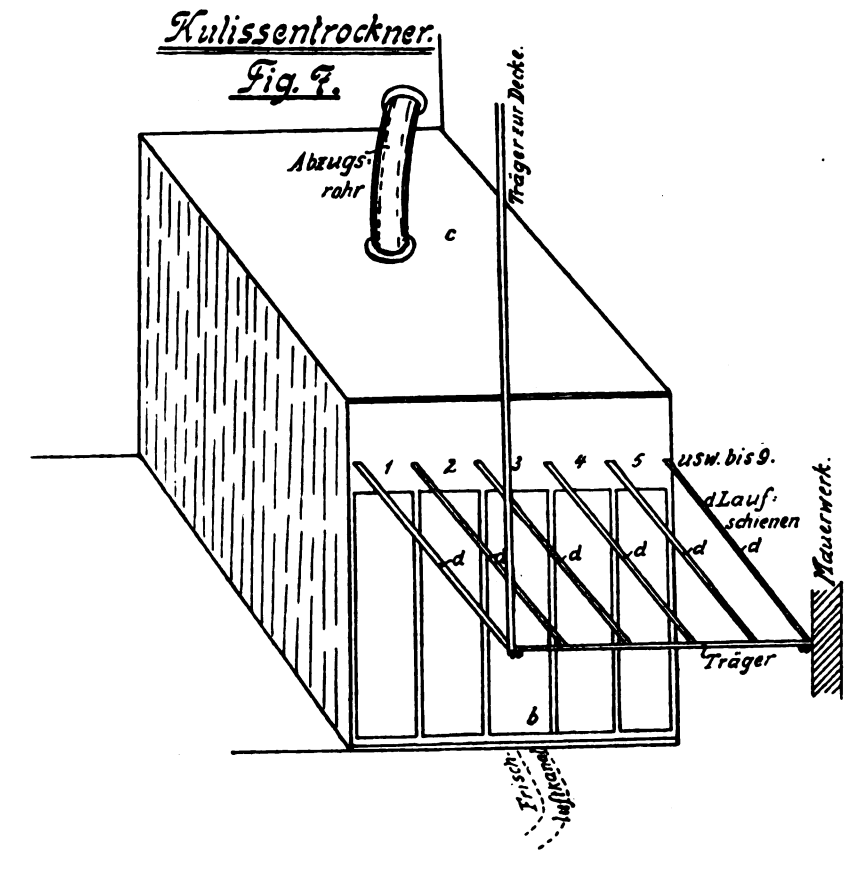

Die Zentrifuge (Fig. 6) ist wie die Waschmaschine aus Gußeisen hergestellt. Die Wandung *a* ist ziemlich stark, damit sie den Druck beim Betrieb




aushalten kann. Innerhalb des gußeisernen Gefäßes ist der Kupferkessel *b* eingebaut, dessen Wandung durchlöchert ist. Der Kupferkessel ruht auf

einem senkrecht drehbaren Stutzen *c*, der mit dem Getriebe der Transmission *D* in Verbindung steht. Aus der Zentrifuge führt ein Abflußrohr *d* in die Kanalisation.

Der Trockenapparat (Fig. 7, 8, 9 und 10) enthält neun einzelne Kulissen. In dem Trockenraum ist ein Heizkörper *a* (Fig. 10) aufgestellt, der die Wärme zum Trocknen liefert. An der Vorderseite ist bei *b* (Fig. 7 und 9) eine Öffnung zur Zuführung von frischer Luft vorgesehen, während aus der Decke der Trockenkammer bei *c* (Fig. 7 und 9) ein Rohr zur Abführung der feuchten Luft nach dem Schornsteine führt. Die einzelnen Kulissen sind an Rollen *e* (Fig. 8 und 10) auf den Laufschienen *d* (Fig. 7 und 10) aufgehängt. An der Vorderseite jeder Kulisse befindet sich

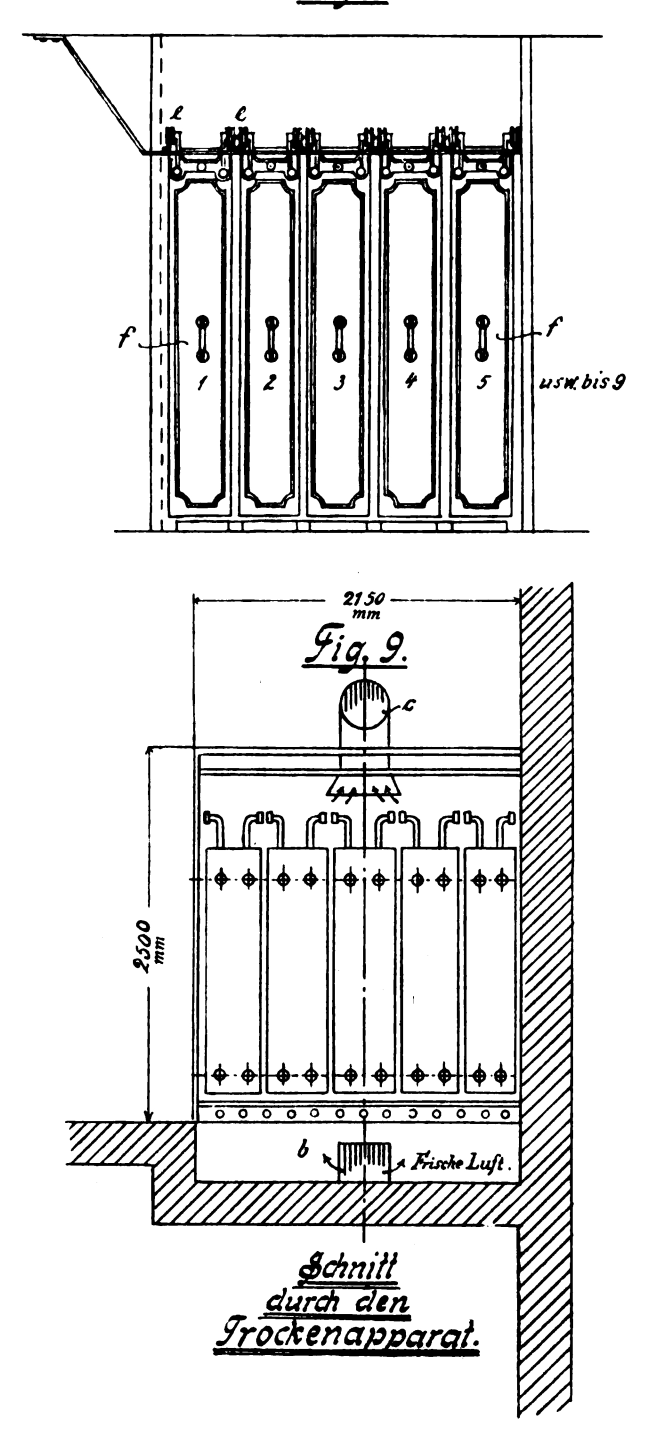



ein Handgriff *f* (Fig. 8 und 10) zum Herausziehen der Kulisse. An den Innenseiten der beiden Wandungen jeder Kulisse sind U-förmige Eisen *g* (Fig. 10) derartig angebracht, daß in drei Etagen sechs eiserne Stangen zum Aufhängen der Beutel eingelegt werden können.

Zu erwähnen ist noch der Schlammfänger *O* (Fig. 1). Er besteht aus zwei nebeneinander und in zwei Etagen liegenden Schlammkasten, durch die das Schmutzwasser aus der Waschmaschine laufen muß, und in denen die dicken Schlammteile aufgefangen werden.

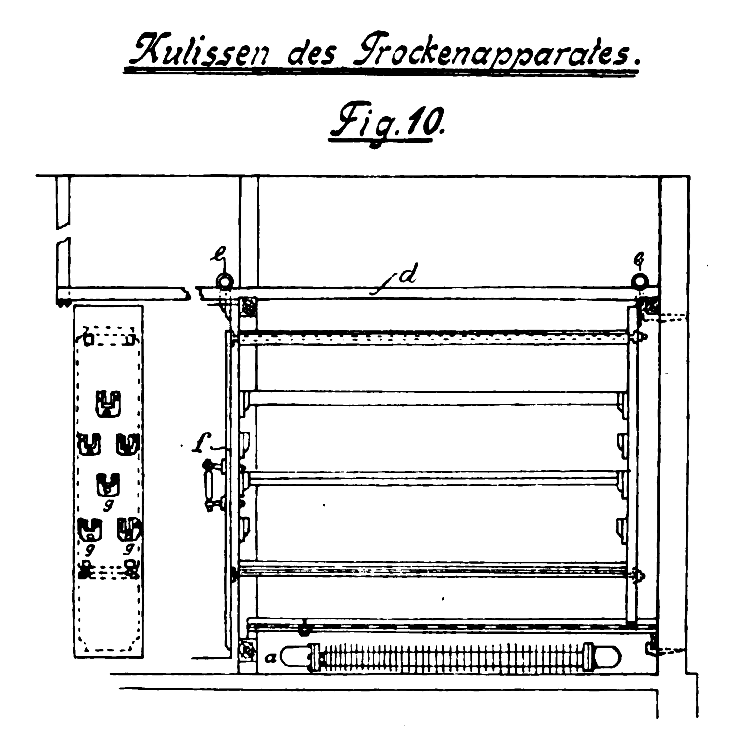
Das Waschen der Beutel gestaltet sich folgendermaßen.

Die Beutel werden zunächst in den Holzbottichen $1^1/_2$ Stunde gewässert. Dann kommen sie in die Waschmaschine. Zur Beförderung wird ein Latten-


Vorderansicht der Kulissen.
Fig. 8.
e
e
f
f
1
2
3
4
5
usw. bis 9
2150 mm
Fig. 9.
c
2500 mm
b
Frische Luft.
Schnitt
durch den
Trockenapparat.

wagen benutzt. In die Waschmaschine wird heißes Wasser eingelassen und dieses darin mit Lauge vermischt. Die Lauge wird in dem Laugenfaß aus Seifenpulver und Soda hergestellt. Nachdem die Waschtrommel mit etwa 40 Beuteln beschickt ist, wird sie dicht verschlossen und dann in Bewegung gesetzt.

Die Beutel werden unter mehrfachem Ablassen von schmutzigem Wasser und Zulassen von heißem Wasser oder Dampf etwa 40 bis 45 Minuten in der Trommel gewaschen. Die Waschtrommel bewegt sich eine Zeitlang rechts herum und eine Zeitlang links herum. Die Umsteuerung erfolgt selbsttätig. Nach dem Waschen wird das Waschwasser über die Schlammfänger vollständig abgelassen und kaltes reines Wasser nachgefüllt, in dem die Beutel durch abermaliges Ingangsetzen der Trommel gespült werden, Die ge-




Kulissen des Trockenapparates.

Fig. 10.

waschenen Beutel kommen in die Zentrifuge. Hier werden sie einzeln, der Länge nach zusammengefaltet, eingepackt. Sodann wird der Kessel in Bewegung gesetzt. In der Minute dreht er sich etwa neunhundertmal. Bei der Schnelligkeit der Bewegung pressen sich die Beutel fest gegen die Kupferwandung, und dabei wird das Wasser aus den Beuteln herausgeschleudert. Die Beutel sind nach dem Schleudern nur noch feucht. Sie werden, nachdem die Kulissen aus dem Trockenraume herausgezogen worden sind, auf die Stangen gehängt, die in den vorhin beschriebenen U-förmigen Eisen lagern. Darauf werden die einzelnen Kulissen mit den feuchten Beuteln in den Trockenraum geschoben, in dem der Heizkörper eine ziemlich hohe Wärme erzeugt hat. Die aufsteigende trockene Wärme nimmt die Feuchtigkeit aus den Beuteln heraus und führt sie durch das Abzugsrohr *c* ins Freie. In

dem Trockenapparat verbleiben die Beutel ungefähr 3 Stunden. Die trockenen Beutel werden auf Tischen zusammengelegt und zum Verschicken der Verteilung- und Verpackungstelle überwiesen.

## III. Beutelstopfanstalt.

Zur Beutelstopfanstalt gehören sechs Singer-Stopfmaschinen. Zerrissene Beutel werden, wenn nur kleine Risse oder Löcher vorhanden sind, auf den Singer-Stopfmaschinen mit Garn gestopft. Bei größeren Löchern werden Flicken eingesetzt und durch die Stopfmaschinen eingenäht. Die Singer-Stopfmaschinen sind mit Elektromotoren ausgerüstet worden, so daß das Treten mit den Füßen weggefallen ist. Die Maschinen werden durch Frauen bedient. Jede Frau stopft täglich etwa 30 bis 35 Beutel.

Dem Beutelschüttelwerke gehen täglich etwa 14 000 Beutel zu, darunter etwa 3000 Stück für das Postzeitungsamt. Gereinigt werden im Beutelschüttelwerke nur die Beutel des Bezirks der Ober-Postdirektion Berlin. Fremde Briefbeutel sollen beim Schüttelwerke sogleich ausgesondert, verpackt und dem Heimatsorte wieder zugeführt werden. Die Berliner Beutel werden getrennt in solche, die nur zu schütteln sind, in solche, die gewaschen werden müssen, und schließlich in solche, die zerrissen sind. Bei den zerrissenen ist zu unterscheiden, ob sie sich noch stopfen lassen oder nur als Flicken verwendet werden können. Soweit sie noch stopfbar sind, werden sie zunächst entstaubt, damit die Stopfmaschinen durch den in den Beuteln enthaltenen Staub nicht verunreinigt werden, und dann der Waschanstalt oder, wenn sie nicht gewaschen zu werden brauchen, unmittelbar der Stopferei überwiesen.

Die gereinigten und, wenn erforderlich, instandgesetzten Beutel gelangen zur Verteilung- und Versendungstelle zurück, die sie nach Gattungen trennt. Die Postanstalten im Bezirke Berlin haben ihren gesamten Bedarf an Beuteln von dem Beutelschüttelwerke zu beziehen. Die Zusendung findet täglich statt. Die Bahnpostämter Nr. 4 und 18 sowie das Postamt 17, die auf dem Grundstücke der Postverladestelle untergebracht sind, beziehen ihren Bedarf kurzerhand vom Beutelschüttelwerke.

Während früher die Beutel außer der Bezeichnung »Berlin« und der »Gattungsnummer« noch den Namen des Postamts, bei dem sie gebucht waren, trugen, sind sie jetzt nur noch mit der Bezeichnung »Berlin« bedruckt. Eine Ausnahme machen lediglich diejenigen Beutel, die besonderen Zwecken dienen.

Der Bedarf des Beutelschüttelwerkes an neuen Beuteln beträgt jährlich etwa 45 000 Stück (ausschließlich der Beutel für das Postzeitungsamt). Für die Reste der ausgemusterten Beutel hat das Schüttelwerk im letzten Jahre rund 8000 Mark erzielt.

Zum Reinigen und Stopfen der Beutel sind jährlich erforderlich:

Seifenpulver.............. rund 6 000 kg,
Soda..................... rund 3 000 kg und
Garn..................... rund 650 kg.

Die Kosten stellen sich bei einem Beutel:

a) für das Entstauben auf...... 0,391 Pf.,
b) für das Waschen auf ....... 11,765 Pf. und
c) für das Stopfen auf......... 16,851 Pf.



Das Entstauben und Waschen eines Beutels verursacht mithin jetzt eine Ausgabe von rund 12 Pf., während früher allein für das Waschen eines Beutels 18 Pf. bezahlt werden mußten. Die Einrichtung hat sich mithin auch in finanzieller Hinsicht bisher gut bewährt.

Das Personal des Beutelschüttelwerkes besteht aus 14 männlichen Arbeitern, 1 Waschfrau und 5 Stopffrauen.

---

## Außergewöhnliche Zeitungsbeilagen.

In den Kreisen des Publikums bestehen vielfach unklare Anschauungen darüber, unter welchen Voraussetzungen Drucksachen, insbesondere Nebenblätter einer Zeitung, als gewöhnliche oder außergewöhnliche Beilagen zu erachten sind. Es darf daher eine kürzlich ergangene richterliche Entscheidung, die sich eingehend mit dieser Frage beschäftigt, allgemeines Interesse beanspruchen. Dem Rechtstreite lag folgender Tatbestand zugrunde.

Eine Zeitung in N. erschien bis Ende September 1908 in zwei Ausgaben, nämlich ohne Witzblatt (Ausgabe A) und mit Witzblatt (Ausgabe B). Vom 1. Oktober 1908 ab konnte man außerdem die Zeitung in zwei weiteren Ausgaben beziehen, und zwar die Hauptzeitung mit illustrierter Wochenschrift (Ausgabe C) und mit beiden Nebenblättern (Ausgabe D). Die neugeschaffene illustrierte Beilage wurde den Sonntagnummern der Hauptzeitung vom 13., 20. und 27. September 1908 für alle Bezieher unentgeltlich beigelegt. Gleichzeitig zeigte der Verlag in üblicher Weise an, daß er seinem Blatte durch eine illustrierte Wochenschrift eine wertvolle Beilage anzugliedern beabsichtige. Die Beilage würde an den letzten drei Septembersonntagen allen Beziehern kostenlos geliefert werden, damit sie sich von dem Werte des Blattes selbst überzeugen könnten; vom Beginn des nächsten Kalendervierteljahrs ab würde alsdann die Lieferung gegen Entrichtung des Bezugspreises erfolgen. Die illustrierte Beilage war bereits seit dem 13. September 1908 mit fortlaufender Nummer versehen. Sie enthielt u. a. einen in Fortsetzungen erscheinenden Roman, dessen Anfang in der ersten Nummer stand, dessen Schluß aber erst im Laufe des ersten Vierteljahrs 1909 erschien. Am Kopfe der Hauptzeitung war vom gleichen Zeitpunkt ab angegeben, daß sie künftig in den oben erwähnten vier Ausgaben erscheinen würde.

Die Verlagspostanstalt hielt die Probenummern 1 bis 3 der illustrierten Wochenschrift an den drei Septembersonntagen für außergewöhnliche Zeitungsbeilagen und zog die postordnungsmäßigen Gebühren dafür ein. Der Verleger der Zeitung erachtete dagegen diese Gebühren für zu Unrecht erhoben, indem er die Probenummern als gewöhnliche Beilagen im Sinne der Postordnung wie auch der Allgemeinen Dienstanweisung für Post und Telegraphie, Abschn. V, 3, § 5b, hielt, zum mindesten aber sie als Zeitungszugaben angesehen wissen wollte, die ebenfalls nach § 5c der Dienstanweisung zu den gewöhnlichen Beilagen zu rechnen seien. Obwohl die Auffassung des Postamts von der Ober-Postdirektion und vom Reichs-Postamte bestätigt wurde, blieb der Verleger der Zeitung bei seiner Ansicht und erhob schließlich gegen die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung Klage auf Zurückzahlung der Gebühren nebst Zinsen.

Die Klage wurde durch Urteil des zuständigen Landgerichts abgewiesen; die Entscheidung erfolgte im wesentlichen aus folgenden Gründen. Für die Beurteilung der Streitfrage, ob die Probenummern der illustrierten Wochenschau vom 13., 20. und 27. September 1908 nach der Postordnung und nach der Allgemeinen Dienstanweisung als außergewöhnliche oder gewöhnliche Beilagen anzusehen waren, ist maßgebend § 8 der Postordnung. Dort wird unter XIV angeführt, was unter außergewöhnlichen Beilagen einer Zeitung zu verstehen ist, nämlich Drucksachen, die nach Form, Druck, Papier oder sonstiger Beschaffenheit nicht als Bestandteile derjenigen Zeitung erachtet werden können, mit welcher die Versendung erfolgen soll. Alle anderen Beilagen sind sonach gewöhnliche, wenn das auch in der Postordnung, weil nach Bestimmung der außergewöhnlichen Beilagen nicht weiter erforderlich, nicht ausdrücklich gesagt ist. Die nur für die Regelung des inneren Postdienstes bestimmte Dienstanweisung für Post und Telegraphie führt im § 5 ihres Abschnitts über das Zeitungswesen auf, was von der Postverwaltung zu den gewöhnlichen Beilagen gerechnet wird. Soweit etwa angenommen werden müßte, daß sie dabei, weitergehend als die Postordnung, Beilagen zu den gewöhnlichen rechnet, die nach dieser als außergewöhnliche gelten müßten, würde ihr die rechtliche Bedeutsamkeit abzusprechen sein, weil sie sich dann mit einer allgemeinen Rechtsnorm, als welche die Postordnung aufzufassen ist, in Widerspruch setzen würde. Aber selbst nach ihren Vorschriften waren die in Rede stehenden Beilagen nicht als gewöhnliche anzusprechen.

Zwar war die illustrierte Wochenschau ein Nebenblatt der eigentlichen Hauptzeitung, auch war ihr Erscheinen in der Hauptzeitung angekündigt (§ 5 unter b der Dienstanweisung). Dagegen fehlte es an dem weiteren Erfordernis, daß die drei Beilagen vom 13., 20. und 27. September 1908 sich als regelmäßige Beilagen erkennen ließen. Von einer Regelmäßigkeit konnte nur gesprochen werden, wenn die Beilagen in bestimmten, von vornherein feststehenden Zwischenräumen immer wieder der Hauptzeitung im gleichen Umfange beigelegt wurden. Das war aber hier nicht der Fall, weil die Beilegung der illustrierten Wochenschrift zunächst nur an drei Sonntagen, und zwar für sämtliche Exemplare der Hauptzeitung, beabsichtigt wurde. In welchem Umfange sie auch später erfolgen würde, stand damals noch nicht fest, weil das noch davon abhing, ob und in welchem Maße die Bezieher der Hauptzeitung auch das Nebenblatt beziehen würden. Die mehr oder minder große Wahrscheinlichkeit, daß sich eine genügende Anzahl Bezieher für die Beilage finden würde, war unerheblich. Ebenso war unerheblich die Tatsache, daß in der ersten Nummer ein Roman begann, der auch nach dem 1. Oktober 1908 weiter fortgesetzt wurde. Das bewies zwar die Zusammengehörigkeit der vor und nach dem 1. Oktober 1908 erschienenen Nummern, bildete aber keine geeignete Grundlage für die Beurteilung der Frage, welcher Art die Beilagen vom September 1908 im Sinne der Postordnung waren.

Die illustrierte Wochenschrift ließ sich auch nicht in dem Umfang als Bestandteil (Postordnung) oder als gewöhnliche, weil regelmäßige Beilage (Dienstanweisung) der Nummern vom 13., 20. und 27. September 1908 ansehen, als sie nachmals bezogen wurde, weil sie auch insoweit an diesen Tagen lediglich vorübergehend, zur Probe, der Hauptzeitung beigefügt war.

Ebensowenig wie unter b des § 5 der Dienstanweisung ließ sich die illustrierte Zeitung für die drei Septembersonntage unter die bei a und c daselbst genannten Beilagen rechnen. Denn sie war damals noch nicht Bestandteil der Hauptzeitung, sollte es vielmehr erst vom 1. Oktober 1908

an werden; sie war auch keine Zugabe der bei c gedachten Art; denn die dort angeführten Beispiele lassen erkennen, daß damit besondere Gelegenheitsgeschenke des Zeitungsverlags an seine Bezieher gemeint sein sollen. War sonach die illustrierte Wochenschrift vom 13., 20. und 27. September 1908 nicht einmal nach der Dienstanweisung, geschweige denn nach der Postordnung als gewöhnliche Beilage anzusehen, so waren die dafür gemäß § 8b der Postordnung erhobenen Gebühren zu Recht erhoben. Der Klageanspruch war deshalb unbegründet.

Der Zeitungsverleger legte gegen dieses Urteil Berufung ein; die Berufung wurde jedoch vom Oberlandesgerichte zurückgewiesen. Das Berufungsgericht trat den Ausführungen des Richters der ersten Instanz allenthalben bei und hob in den Entscheidungsgründen nur folgendes besonders hervor. Der Umstand, daß der Verlag beabsichtigte, das zunächst nur probeweise erfolgende Erscheinen der illustrierten Wochenschau auch nach dem 1. Oktober weiterzuführen, und daß mit diesem Weitererscheinen auch mit Wahrscheinlichkeit zu rechnen war, ferner daß das Erscheinen der Wochenschrift sich tatsächlich als ein solches darstellte, das bereits am 13. September 1908 mit der Nr. 1 seinen Anfang genommen hatte, bewirkte noch nicht, daß die drei ersten Nummern der Wochenschau, die zunächst nur als Probenummern beigegeben wurden, schon als gewöhnliche Beilagen der betreffenden Sonntagnummern der Hauptzeitung anzusehen waren. Denn es bestand schon damals die Absicht, die Wochenschau den bis dahin allein vorhandenen Ausgaben A und B nur dreimal als unentgeltliche Probenummern beizulegen. Über den 1. Oktober 1908 hinaus sollte eine unentgeltliche Beigabe der Wochenschau zu jenen Ausgaben A und B nicht erfolgen, vielmehr von da ab eine neue Ausgabe der Hauptzeitung, nämlich die Ausgabe C, erfolgen, und erst diese Ausgabe C, für die eine erhöhte Bezugsgebühr zu zahlen war, sollte regelmäßig die illustrierte Wochenschrift als Beilage erhalten. So war die illustrierte Wochenschrift eine gewöhnliche Beilage für die Hauptzeitung auch erst für deren Ausgabe C vom 1. Oktober 1908 ab, für die bis dahin bestehenden Ausgaben A und B, für die sie vorübergehend nur dreimal als Probenummer beigegeben werden sollte, aber eine außergewöhnliche Beilage.

Aus diesen Erwägungen war auf Zurückweisung der Berufung zu erkennen.

## Neuordnung der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Für die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, über deren Geschichte unsere Leser Näheres im Archiv 1899, S. 573 ff., finden, ist an Stelle der Bestimmungen über die Gliederung der Verwaltung vom 13. Dezember 1871 seit dem 1. Oktober 1909 eine neue »Verwaltungsordnung für die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen« nebst einer »Geschäftsordnung für die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen« — beide Ordnungen datiert vom 9. Juli 1909 und veröffentlicht in Nr. 71 des Zentralblatts für das Deutsche Reich vom 10. Dezember 1909 — in Kraft getreten. Die neue Verwaltungsordnung entspricht im allgemeinen den gleichartigen Vorschriften für die vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen und bestimmt im wesentlichen folgendes.



Die Verwaltung und die Leitung des Betriebs und der Bauten sind wie bisher einer besonderen Behörde unterstellt, die den Namen »Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen« führt, ihren Sitz in Straßburg hat und mit den Rechten und Pflichten einer öffentlichen Behörde ausgestattet ist. Die Generaldirektion steht unter dem Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen, dessen Chef sich, außer den ihm durch Gesetze und durch Verordnungen des Kaisers und des Bundesrats verliehenen Zuständigkeiten, im allgemeinen die Entscheidung über alle Fragen von grundsätzlicher Bedeutung für die Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten und Arbeiter, für das Etats-, Kassen- und Rechnungswesen und für den Betriebs-, Verkehrs- und Baudienst sowie über die Berufungen gegen die Verfügungen und Beschlüsse der Kaiserlichen Generaldirektion vorbehalten hat. Im einzelnen unterliegt noch der Genehmigung des Chefs des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen eine Reihe von Betriebs-, Neubau- und Personalangelegenheiten.

Die Generaldirektion zerfällt in fünf Abteilungen, und zwar:

Abteilung I: Etats-, Kassen- und Rechnungswesen sowie Personal- und Wohlfahrtsachen,

Abteilung II: Betrieb,

Abteilung III: Verkehrs- und Rechtsangelegenheiten,

Abteilung IV: Bahnunterhaltung und Neubau,

Abteilung V: Maschinen-, Wagen- und elektrotechnische Angelegenheiten.

An der Spitze der Generaldirektion steht ein Präsident, während die Abteilungen von besonderen Abteilungsvorstehern geleitet werden und mit der erforderlichen Zahl weiterer Mitglieder besetzt sind Der Präsident, die Abteilungsvorsteher und die Mitglieder der Generaldirektion werden vom Kaiser ernannt. Die Geschäfte werden nach der Verwaltungsordnung, der hierzu erlassenen Geschäftsordnung und nach den besonderen Anordnungen des Chefs des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen geführt. Danach ist in allen Angelegenheiten die Entscheidung des Präsidenten maßgebend. Nur auf Beschwerden gegen Verfügungen, die die unfreiwillige Entlassung widerruflich oder kündbar angestellter Beamten zum Gegenstand haben, entscheiden die Mitglieder der Generaldirektion als Kollegium, dessen Beschlüsse nach absoluter Stimmenmehrheit gefaßt werden; bei gleicher Stimmenzahl gibt die Stimme des Präsidenten den Ausschlag.

An Stelle der Betriebsdirektionen sind Betriebs-, Maschinen-, Verkehrs- und Werkstätteninspektionen eingerichtet worden, die nebst den Bauabteilungen der Generaldirektion unterstellt sind. Die Bezirke der Inspektionen und Bauabteilungen werden vom Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen bestimmt. Den Betriebsinspektionen liegt die Ausführung und Überwachung des Betriebsdienstes, die Unterhaltung und Beaufsichtigung der im Betriebe befindlichen Strecken einschließlich der dazu gehörenden Signal- und sonstigen zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs dienenden Einrichtungen und der Telegraphenanlagen sowie die Ausübung der Bahnpolizei innerhalb ihres Geschäftsbereichs ob. Den Maschineninspektionen ist die Ausführung und Überwachung des Maschinendienstes, den Verkehrsinspektionen der Verkehrs-, Abfertigungs- und Kassendienst, den Werkstätteninspektionen die Ausführung und Überwachung des Dienstes in den Hauptwerkstätten unterstellt; die Bauabteilungen haben die Neubauausführungen zu leiten.

Das im Reichseisenbahndienste beschäftigte Personal steht teils im Beamten-, teils im Vertragsverhältnisse. Die Beamten werden in der Regel zunächst auf Probe, sodann gegen Kündigung und später, soweit zulässig, un-

kündbar angestellt. Vorbedingung für das Einrücken in etatsmäßige Stellen ist die Ablegung der vorgeschriebenen Prüfungen. Die etatsmäßige Anstellung eines großen Teiles der unteren Beamten, z. B. der Bahnsteigschaffner, Schaffner, Weichensteller, Bahnwärter usw., erfolgt nur im Kündigungsverhältnis. Die unkündbare Anstellung der sonstigen unteren Beamten und der mittleren Beamten in etatsmäßigen Stellen ist erst nach Zurücklegung einer mindestens fünfjährigen Dienstzeit im Reichseisenbahndienste zulässig. Zur Anstellung als Mitglied der Kaiserlichen Generaldirektion und als Vorstand einer Betriebs-, Maschinen- oder Werkstätteninspektion ist der Regel nach die Ablegung der höheren Staatsprüfungen erforderlich. Im übrigen dürfen die bei der Reichseisenbahnverwaltung anzustellenden Beamten beim Eintritt in den Reichseisenbahndienst das vierzigste Lebensjahr noch nicht vollendet haben.

Gleichzeitig mit der Neuordnung der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen ist auch in der Verwaltung der Wilhelm-Luxemburgbahnen, die ebenfalls der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen unterstehen, eine Neuregelung eingetreten, indem als Vertreter der Generaldirektion sowie zur besonderen Leitung des Betriebs der Wilhelm-Luxemburgbahnen ein besonderer Beamter bestellt ist, der seinen Sitz in Luxemburg hat und die Amtsbezeichnung »Vorstand der Kaiserlich Deutschen Betriebsverwaltung für die Wilhelm-Luxemburgbahnen« führt. Er vertritt die Generaldirektion gegenüber der Großherzoglichen Regierung und dem Publikum in allen den Betrieb der Wilhelm-Luxemburgbahnen betreffenden Angelegenheiten und ist Dienstvorgesetzter sämtlicher im Bereiche dieser Bahnen beschäftigten Beamten und Arbeiter. Insbesondere sind ihm auch die Vorstände der für die Wilhelm-Luxemburgbahnen errichteten Inspektionen und Bauabteilungen unterstellt.

---

## Post und Telegraphie in Natal.*)

Von H. Klär, Ober-Postinspektor in Berlin.

Die an der Ostküste Südafrikas gelegene — seit 1893 selbständige — britische Kolonie Natal ist 89 900 qkm groß und hat rund 1 000 000 Einwohner (etwa 11 auf 1 qkm), die in der Hauptsache Ackerbau und Viehzucht sowie Kohlenbergbau treiben. Die Industrie ist unbedeutend. Der überseeische Handel bewegt sich lediglich über die Hauptstadt Durban, den einzigen nennenswerten Hafen der Kolonie. Eingeführt werden vorzugsweise Kleider, Roheisen, Eisen-, Kurz-, Mode-, Leder- und Apothekerwaren. Zur Ausfuhr kommen Wolle, Angorahaar, Häute, Felle, Gold, Silber, Kohlen und Zucker. Die Eisenbahnen des Landes sind rund 1050 km lang; die von Durban ausgehenden Hauptlinien haben Anschluß nach Johannesburg und Pretoria.

Das Post- und Telegraphenwesen Natals hat sich gut entwickelt. Im Jahre 1908 wurde der Post- und Telegraphenbetrieb durch 305 Ämter (21 Hauptämter, 1 Zweigamt, 21 Stadtunterämter, 247 Landunterämter und 15 Telegraphenämter ohne Postdienst) wahrgenommen. Außerdem waren noch

*) Unter Mitbenutzung des *Report of the Postmaster General for the year ended 31st December 1908.*

82 Postagenturen vorhanden. An Personal beschäftigte die Postverwaltung Ende des Jahres 298 fest angestellte und 609 nicht fest angestellte Beamte. Unter den nicht fest angestellten waren 375 Eingeborene.

Die Zahl der 1908 aus fremden Ländern in Natal angekommenen Beförderungsgegenstände hat 21 037 520 Stück, d. h. 0,75 v. H. mehr als im Jahre 1907 betragen. Davon waren

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Briefe | 13 024 492, | d. h. | 0,13 | v. H. | mehr als | 1907, |
| amtliche Briefe | 1 357 252, | - | 2,60 | - | - - | 1907, |
| Postkarten | 1 026 792, | - | 2,10 | - | - - | 1907, |
| Drucksachen u. Warenpr. | 2 226 416, | - | 4,10 | - | - - | 1907, |
| Pakete | 186 784, | - | 4,08 | - | - - | 1907, |
| Zeitungen | 3 215 784, | - | 0,85 | - | weniger - | 1907. |

Aus Großbritannien und anderen überseeischen Ländern gingen 1908 36 593 Pakete im Werte von 58 711 £, d. h. 8,1 v. H. weniger als 1907 ein. Diese Abnahme hat ihren Grund hauptsächlich in der Erhöhung des Gewichts für den einfachen Brief von 15 auf 20 g (1 Unze). Seit dieser Änderung treffen viele unter 1 Pfund wiegende Gegenstände, die früher als Pakete versandt wurden, als Briefe in Natal ein.

Die Inlandspaketpost hat 1908 eine besonders günstige Entwicklung erfahren, da vom 1. April ab das Porto für Pakete ermäßigt worden ist, die in Natal verfertigte oder aus Rohstoffen Natals bestehende Waren enthalten. Die ermäßigten Gebühren betragen:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| für Pakete im Gewichte | | bis zu $1^1/_4$ | Pfund | 3 d, |
| - - - - | von mehr als $1^1/_4$ | - - 3 | - | 6 d, |
| - - - - | - - - 3 | - - 6 | - | 8 d, |
| - - - - | - - - 6 | - - 9 | - | 10 d, |
| - - - - | - - - 9 | - - 11 | - | 1 sh — d. |

In der kurzen Zeit des Bestehens der neuen Einrichtung sind nahezu 5000 Pakete zu den ermäßigten Sätzen befördert worden.

Aus Natal sind 1908 nach Großbritannien und anderen überseeischen Ländern befördert worden:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Pakete | 9 263, | d. h. | 6,1 | v. H. | weniger als | 1907, |
| Einschreibbriefe | 161 796, | - | 3,8 | - | mehr - | 1907, |
| gewöhnliche Briefpostsendungen | 18 274 464, | - | 12,0 | - | weniger - | 1907. |

Die Zahl der in Natal aufgegebenen Postanweisungen hat sich 1908 auf 54 499 Stück mit einem Gesamtbetrage von rund 268 815 £, d. s. 15 716 Stück mit 41 733 £ weniger als im Jahre vorher, belaufen. Die Abnahme ist der wachsenden Beliebtheit der *Postal Orders* zuzuschreiben, die viel benutzt worden sind. Eingegangen sind in Natal 38 227 Postanweisungen im Gesamtbetrage von 209 163 £, d. s. gegen das Vorjahr 7779 Stück weniger. Im Jahre 1907 wurden auch Auszahlungscheine — zunächst in beschränktem Maße — zugelassen. Die Einrichtung mußte auf Betreiben der in Natal lebenden zahlreichen Inder bald weiter ausgedehnt werden. Im Jahre 1908 wurden in etwa 100 Fällen Auszahlungscheine verlangt.

An *Postal Orders* sind 1908 in Natal 266 007 Stück im Werte von 152 346 £ (gegenüber 196 450 Stück im Werte von 102 749 £ im Jahre 1907) verkauft worden, d. s. gegen das Vorjahr mehr 35,4 v. H. in der Stückzahl und 48,2 v. H. im Werte. Die Zahl der in Natal ausgezahlten *Postal Orders* stieg von 199 366 im Jahre 1907 auf 261 292 im Jahre 1908. Die Wertsteigerung betrug 35,6 v. H.

Den Bewohnern des platten Landes können ihre Postsendungen auf Verlangen in einem besonderen, mit ihrer Adresse versehenen Beutel übersandt werden. Von diesem Verfahren wird vielfach Gebrauch gemacht. Die Gebühren betragen 5 sh monatlich, wenn eine Person einen Beutel benutzt. Enthält der Beutel Postsachen für zwei oder mehr Personen, so ist eine Vergütung von 7 sh 6 d zu entrichten. In den Städten und Dörfern, in denen eine Bestellung der Postsachen durch den Briefträger erfolgt, können Personen, die kein Schließfach haben, ihre zwischen den Bestellungen ankommenden Sendungen nach vorheriger Vereinbarung am Schalter in Empfang nehmen. Seit 1908 werden Briefsendungen und Pakete aus Großbritannien, für die Eilbestellgeld bezahlt ist, sofort nach ihrer Ankunft durch besondere Boten abgetragen. Zur Vermeidung von Verzögerungen in der Aushändigung der Sendungen mit zollpflichtigen Gegenständen sind die Vorsteher der Bahnpostämter ermächtigt worden, derartige Sendungen zollamtlich zu behandeln. Auch wurden beinahe sämtliche Postmeister beauftragt, die Zollbeträge zu erheben und an die Zollverwaltung abzuführen. Die auf diese Weise vereinnahmten Zollbeträge haben im Jahre 1908 im ganzen rund 8430 £ betragen.

Die Postsparkasse hatte folgende Umsätze:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1907 ...... | 48 018 | Einzahlungen im Gesamtbetrage von .... | 340 690 £, |
| | 27 740 | Auszahlungen - - - .... | 347 302 -, |
| 1908 ...... | 48 308 | Einzahlungen - - - .... | 311 035 -, |
| | 28 159 | Auszahlungen - - - .... | 324 717 -. |

Die Zahl der Mitglieder hat sich 1908 um 290 (gegenüber 1907) vermehrt. Die monatlichen Ein- und Auszahlungen bewegten sich zwischen:

| | Einzahlungen | | Auszahlungen | |
|---|---|---|---|---|
| | Höchstbetrag | Mindestbetrag | Höchstbetrag | Mindestbetrag |
| 1907 ......... | 32 082 £ | 23 844 £ | 34 382 £ | 23 954 £ |
| 1908 ......... | 27 974 - | 21 833 - | 31 566 - | 23 456 -. |

| Es belief sich ferner der Durchschnittsbetrag | | £ | sh | d |
|---|---|---|---|---|
| einer Einzahlung ................................ | auf | 6 | 8 | 9 |
| - Auszahlung ................................ | - | 11 | 10 | 8 |
| des Guthabens eines Mitglieds ................ | - | 22 | — | 9 |
| - - - Europäers ................ | - | 22 | 5 | 9 |
| - - - Inders.................... | - | 20 | 8 | 10 |
| - - - Eingeborenen ............. | - | 19 | 2 | 5. |

Das Guthaben wurde mit $3^1/_5$ v. H. verzinst. Die 1908 gezahlten Zinsen beliefen sich auf 15 724 £. Die Zahl der indischen Mitglieder wächst schnell; sie betrug 2043, die Zahl der eingeborenen Mitglieder hat dagegen nur 504 erreicht. Durch Verbreitung von Flugschriften u. dgl. m. soll künftig darauf hingewirkt werden, daß sich der Sparkassendienst auch unter den Eingeborenen mehr einbürgert. Die Zahl der Sparkassenämter betrug Ende 1908 59. Die Kosten des Sparkassendienstes beliefen sich 1908 auf 3906 £. Am 1. März 1908 wurde die Überweisung von Sparkassenguthaben von einer Verwaltung auf die andere, an der bis dahin Großbritannien, Transvaal, Oranjefluß-Kolonie und Süd-Rhodesia teilgenommen hatten, auch auf die Capkolonie ausgedehnt. Von und nach diesen Ländern wurden 1908 in 167 Fällen 9500 £ und in 170 Fällen 6596 £ überwiesen. Um den Sparkassendienst weiter zu vervollkommnen und den Wünschen der Mitglieder entgegenzukommen, hat sich

die Postverwaltung bei der Regierung wiederholt dafür verwendet, daß die Auszahlung von Guthaben nicht mehr nur durch Schecks, sondern wie in anderen Teilen Südafrikas und in England in bar zu erfolgen habe. Die Regierung hat aber bisher diesen Anträgen keine Folge gegeben.

Für den telegraphischen Verkehr waren Ende 1908 212 Ämter, darunter 123 auf Bahnhöfen geöffnet. Diese Ämter haben bearbeitet:

| | im Abgange Tel. | im Eingange Tel. | im Durchgange Tel. | insgesamt Tel. |
|---|---|---|---|---|
| 1907 .............. | 531 917 | 581 682 | 930 924 | 2 044 523 |
| 1908 .............. | 509 757 | 559 088 | 898 606 | 1 967 451 |
| d. h. 1908 weniger als 1907 ......... | 22 160 | 22 594 | 32 318 | 77 072. |

Die nach dem Auslande führenden Kabel (darunter das von Durban nach Aden), die von der Eastern und der South African Telegraph Co. betrieben werden, sind auch im Jahre 1908 verhältnismäßig stark in Anspruch genommen worden. Sie haben zufriedenstellend gearbeitet. Für ihre Benutzung ist eine Jahresvergütung von 825 £ gezahlt worden.

Die Telegrammeinnahme für das Jahr 1908 hat betragen 42 405 £, d. h. 3219 £ oder 7,05 v. H. weniger als 1907.

Im Fernsprechdienste wurden am 1. Juni 1908 neue Gebührensätze für Ferngespräche eingeführt. Früher wurden die Gebühren nach der Entfernung berechnet. Jetzt wird eine Gebühr von 1 sh 6 d für ein Gespräch von 3 Minuten Dauer erhoben. Diese Einheitsgebühr ist nur um ein geringes höher als die früher für die Strecke Durban-Maritzburg gezahlte. Gespräche zwischen Durban und allen jenseits Maritzburg gelegenen Orten haben danach eine große — z. T. bis zu 50 v. H. betragende — Verbilligung erfahren. Unter der Herrschaft des alten Tarifs wurden monatlich 2770 Verbindungen hergestellt. Nach Einführung der neuen Gebühren stieg die Zahl auf 3995. Die Einnahmen aus dem Fernsprechbetriebe haben 1908 9587 £ betragen, d. h. 905 £ oder 10,1 v. H. mehr als 1907. Hierzu kommen noch der Wert des sog. *Free-service*, der auf 828 £ geschätzt wird, und die Kosten für die Unterhaltung und den Betrieb der im Interesse der Gemeinden hergestellten Zululandlinie*) in Höhe von 523 £.

Die Ingenieurabteilung der Telegraphenverwaltung beendete 1908 mehrere größere Arbeiten, so u. a. die Ausrüstung der Überlandlinie Durban-Capetown mit einer besonderen Art von Blitzableitern, die störende Einwirkungen der atmosphärischen Elektrizität ausschließen und auch während starker Gewitter volle Sicherheit des Betriebs gewährleisten sollen. Die Apparate sind in London hergestellt worden. Die mit ihnen gemachten Versuche lassen indes ein abschließendes Urteil noch nicht zu, da die Versuchszeit noch zu kurz gewesen ist. Bei dem Postamte in Durban wurde ein besonderes Fernsprechvermittlungsamt für die Mitglieder der südafrikanischen Konvention eingerichtet. Diese Dienststelle soll alle Ämter, die von den Mitgliedern regelmäßig benutzt werden, untereinander verbinden und auch Anschlüsse an das Ortsfernsprechnetz von Durban herstellen.

Die Einnahmen der Post- und Telegraphenverwaltung einschließlich des Wertes der anderen Verwaltungen zugestandenen *Free-services* haben 1908 213 558 £ (8926 £ oder 4,01 v. H. weniger als im Jahre zuvor) betragen. Der

*) Diese Linie verbindet alle größeren Zululandgemeinden mit dem Sitze des Gouverneurs in Eschowe.



Wert der *Free-services* wird dabei auf 32 081 £ veranschlagt. Die Ausgaben haben sich auf 185 499 £ belaufen, d. h. auf 2486 oder 1,3 v. H. weniger als 1907. Die Rechnung schließt also mit einem Reingewinne von 28 059 £ ab.

Zu den vorgenannten *Free-services* gehören die Beförderung und Vermittlung amtlicher Briefschaften, Telegramme und Ferngespräche, die Unterhaltung elektrischer Glocken bei den Behörden (130 £)*), die Beförderung der amtlichen Kolonialzeitung (7000 £), die Beförderung der Militärtelegramme (159 £), die Unterhaltung der Sternwartenleitung (12 £) und des Hafen-Fernsprechnetzes in Durban (80 £) u. a. m. Nach einem Ministerialbeschlusse hat die Postverwaltung außerdem die Gesamtkosten für den Betrieb der sog. Postwagenlinien zu tragen.

---

## KLEINE MITTEILUNGEN.

Die Sicherheit des Reisens auf großen Ozeandampfern. Andauernde schwere Stürme haben in den letzten Wochen den Besatzungen der Seeschiffe harte Arbeit bereitet und manchem Fahrzeuge, das gegen die volle Gewalt von Sturm und Wellen anzukämpfen hatte, übel mitgespielt. In solchen Augenblicken wachsen die Verantwortung der Schiffsleitung und die Anforderungen an die Ausdauer und Arbeitskraft jedes einzelnen Mannes der Besatzung sowie an die Festigkeit und Widerstandsfähigkeit des Schiffes ins ungemessene. Trotzdem sind aber heutzutage gegen früher die Gefahren der Seeschiffahrt durch Einführung mannigfaltiger, im Laufe der Zeit außerordentlich vervollkommneter Sicherheitseinrichtungen derart verringert worden, daß man auf einem mit allen neueren technischen Errungenschaften ausgestatteten Schiffe jetzt ebenso sicher über den Ozean fährt, wie auf dem Lande mit der Eisenbahn. Außerdem ermöglicht es heute die drahtlose Telegraphie den Führern der meisten überseeischen Dampfer, falls auf hoher See irgendwelche Gefahr im Verzug ist, andere in der Nähe befindliche Schiffe zu benachrichtigen und um Hilfe zu bitten. Unterwasserschallsignale erleichtern den Kapitänen die Annäherung an die Küsten bei nebligem Wetter, während für die unmittelbare Sicherheit des Schiffes selbst und alles dessen, was sich in ihm befindet, die verschiedensten Hilfsmittel in Frage kommen, z. B. die Doppelböden, die Schotteneinteilung, die Schottenschließvorrichtungen, die Anlagen für möglichst schnelle und zuverlässige Befehlsübertragung, die Doppelschrauben usw. Welche Wichtigkeit namentlich der Einführung des Doppelschraubensystems bei den großen überseeischen Dampfern zukommt, weist die Zeitschrift »Der Leuchtturm« an zwei neuerdings vorgekommenen Fällen nach, in denen die beiden deutschen Reisedampfer »Prinzeß Irene« und »Prinz Friedrich Wilhelm« trotz schwerer Beschädigungen des Steuerruders bei außerordentlich schlechtem Wetter lediglich mit Hilfe der Schrauben oder der Hilfsteuermaschine glücklich ihren Bestimmungshafen erreicht haben.

Auf dem Dampfer »Prinzeß Irene« brach kürzlich bei sehr schwerem Wetter und hohem Seegang einige Tage nach der Abfahrt von New York mitten auf dem Atlantischen Ozeane der Ruderschaft, so daß das Ruder gebrauchsunfähig und damit einer der wichtigsten Nervenstränge im Inneren

*) Die eingeklammerten Zahlen geben den Kostenbetrag an.

des Schiffes außer Tätigkeit gesetzt wurde. Die Aufgabe des Ruders, das Schiff auf seinem Kurse zu halten, mußten nun die sonst ausschließlich der Fortbewegung des Schiffes dienenden beiden Schrauben mit übernehmen. Dies war nur in der Weise möglich, daß nach Festlegung der die Schrauben treibenden Maschinen miteinander die Umdrehungen der Schrauben nach Bedarf vermehrt oder vermindert wurden. Die hierdurch bedingten fortwährenden Änderungen im Gange der steuernden Maschine, die von der Kommandobrücke durch das Sprachrohr nach dem Maschinenraume hinunter befohlen werden mußten, stellten an die Schiffs- und die Maschinenführung die denkbar größten Anforderungen umsomehr, als es sich oft um mehrere Änderungen in der Minute handelte. Etwas günstiger lagen die Verhältnisse bei dem Dampfer »Prinz Friedrich Wilhelm«, auf dem während einer Reise nach New York infolge schweren Wetters eine Beschädigung der zur Betätigung des Ruders dienenden Dampfsteuermaschine eintrat. Auch in diesem Falle ließ die Schiffsleitung sofort mit den Schrauben weitersteuern, konnte aber außerdem, da das Steuerruder selbst keinen Schaden genommen hatte, die an Bord befindliche Ersatzsteuermaschine in Betrieb setzen. Jedenfalls ist es aber eine bemerkenswerte Tatsache, daß beide Schiffe durch die ihnen zugefügten Schäden nicht hilflos wurden, sondern mit den vorhandenen eigenen Ersatzmitteln ohne Gefahr, und ohne fremde Hilfe in Anspruch nehmen zu müssen, trotz der stürmischen Witterung ihre Reise planmäßig fortzusetzen und, wenn auch mit geringer Verspätung, so doch wohlbehalten ihren Bestimmungsort zu erreichen vermochten. Solche Vorkommnisse beweisen, wie »Der Leuchtturm« mit Recht hervorhebt, am besten, daß die Sicherheitseinrichtungen an Bord unserer großen Dampfer ganz vortrefflich und die Gefahren bei einer Reise auf ihnen tatsächlich auf ein Mindestmaß beschränkt sind.

---

Über die Eisenbahnen in den deutschen Schutzgebieten hat kürzlich der Vortragende Rat im Reichskolonialamt Geheimer Baurat Baltzer in einer Sitzung des Vereins für Eisenbahnkunde in Berlin wertvolle Aufschlüsse gegeben. Einem hierüber im »Zentralblatt der Bauverwaltung« (Jahrg. 1909, Nr. 90) veröffentlichten Bericht entnehmen wir die nachstehenden Einzelheiten.

Während in unseren Schutzgebieten anfangs der Eisenbahnbau nur geringe Fortschritte machte, haben wir heute nach fünfundzwanzigjähriger Siedlungstätigkeit bereits das zweite Tausend Kilometer Bahnlänge überschritten und werden voraussichtlich bis zum Jahre 1914 im ganzen mindestens 3600 km Schutzgebietbahnen im Betriebe haben. Deutsch-Ostafrika eröffnete seine erste Bahn im Jahre 1894, Deutsch-Südwestafrika im Jahre 1902 und Togo im Jahre 1905, während Kamerun erst im Jahre 1909 mit den ersten 89 km der Manengubabahn in das Eisenbahnzeitalter eingetreten ist. Den größten Betriebszuwachs mit 518 km brachte das Jahr 1906, als infolge des Aufstandes in Deutsch-Südwestafrika ein besonders beschleunigter Vorbau der Otavibahn und der Lüderitzbahn stattfinden mußte. Das Jahr 1909 wird voraussichtlich mit einem Zuwachs an Betriebslänge von etwa 400 km abschließen. Verglichen mit der Flächenausdehnung unserer Schutzgebiete ist der Bahnbestand in ihnen noch überaus gering; er beträgt etwa nur ein Hundertstel von dem, was Deutschland an Eisenbahnen bei Zugrundelegung der gleichen Flächenmaße besitzt. Unter den einzelnen Schutzgebieten ist in bezug auf den Eisenbahnbesitz Togo verhältnismäßig am weitesten fortgeschritten. Rechnet man die bewilligten Bahnbauten mit

ein, so verfügt Togo über 339, Kamerun über 520, Deutsch-Ostafrika über 1082 und Deutsch-Südwestafrika über 1598 km; von den letzten sind allerdings 1053 km oder zwei Drittel nur in Feldspur von 0,60 m Weite ausgeführt. Der Eisenbahnbesitz beträgt für:

| | Togo | Kamerun | Deutsch-Ost-afrika | Deutsch-Südwest-afrika | Deutschland |
|---|---|---|---|---|---|
| | km | km | km | km | km |
| auf je 100 qkm.... | 0,306 | 0,105 | 0,109 | 0,190 | 10,7 |
| auf je 1000 Einw... | 3,39 | 1,49 | 1,55 | 16,6 | 10,3. |

In Deutsch-Südwestafrika erklärt sich die auf je 1000 Einwohner entfallende ungewöhnlich hohe Zahl aus der überaus schwachen Bevölkerung dieses Schutzgebiets, das seit dem letzten Herero- und Hottentottenaufstande nur 100 000 bis 120 000 Einwohner zählt, obgleich es an Größe das Eineinhalbfache Deutschlands erreicht.

Betrieb und Verkehr auf unseren bisher vollendeten Schutzgebietbahnen haben sich im allgemeinen befriedigend entwickelt. Durch lebhaften Personenverkehr der Schwarzen zeichnet sich namentlich die Usambarabahn in Deutsch-Ostafrika aus; auch ihr Güterverkehr hat sich neuerdings wesentlich gehoben. Die Togobahnen mit der Landebrücke in Lome weisen gleichfalls gute Abschlüsse auf und führen dem Schutzgebiete bereits einen beträchtlichen Pachtzins zu. In Deutsch-Südwestafrika hat der Güterverkehr der Bahn Swakopmund-Windhuk und der Otavibahn in den Jahren 1907 und 1908 namhafte Erträgnisse abgeworfen, so daß die Ertragsfähigkeit namentlich der Otavibahn gegenwärtig als geradezu glänzend bezeichnet werden kann.

---

Zur Verbesserung der Eisenbahnverbindung Berlin–Kopenhagen. Wie im Archiv 1909, S. 770/71 berichtet ist, hat die dänische Staatsregierung im Laufe des Sommers 1909 über die Bedingungen für den Bau einer Brücke oder eines Tunnels durch den Masnedsund zwischen Masnedö und Falster an Ort und Stelle umfassende Untersuchungen anstellen lassen. Der Bericht über das Ergebnis der Arbeiten, mit denen auf Grund des vom letzten Reichstage bewilligten Kredits die Staatsbahnverwaltung betraut war, liegt jetzt vor. Danach haben im Masnedsund in großem Umfang artesische Bohrungen, Tiefenmessungen, Prüfungen der Stromverhältnisse usw. stattgefunden; gleichzeitig wurde auch die Bodenbeschaffenheit der den Sund begrenzenden Küstenstriche untersucht. Die Arbeiten im Sund hatten sehr unter der Ungunst der Wasser- und Wetterverhältnisse zu leiden. Nicht selten wurden die Beobachtungen durch Stürme gehemmt oder unterbrochen, ja oft mußten schon bei einigermaßen frischem Winde die Arbeiten ausgesetzt werden, so daß in der Woche durchschnittlich einige Tage verloren gingen. Es hat sich ergeben, daß die örtlichen Bedingungen sowohl für einen Brückenbau als auch für eine Tunnelanlage im allgemeinen günstig sind. Bei der Brücke hat man die Wahl zwischen zwei Linien, von denen die eine etwas westlich, die andere mehr östlich von den Anlegestellen der Eisenbahnfähre verläuft.

Boden- und Wasserverhältnisse bieten in beiden Fällen keine wesentlichen Schwierigkeiten. Bei Erkundung der Führungslinie für den Tunnel gelangte man an einer Stelle des Sundes in eine unergründliche Tiefe, so daß man sich zu einer Änderung der Linienführung entschließen mußte. Soviel steht fest, daß auch der Tunnelbau keinen unüberwindlichen Schwierigkeiten begegnen würde. Für die Brückenbauten ist eine Drehbrücke vorgesehen, die, um den Anforderungen der Schiffahrt zu entsprechen, so groß angelegt werden müßte, daß sie eines der bedeutendsten Bauwerke dieser Art werden würde. Welcher von den drei Plänen, die jetzt nebst den Berechnungen und Kostenanschlägen dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten vorliegen, zur Ausführung bestimmt werden wird, dürfte in erster Linie eine Frage der Kosten sein, da die technischen Schwierigkeiten bei keinem überwiegen. Die westliche Brückenlinie, mit rund 2 km die kürzere, wird annähernd 10 Millionen Kronen erfordern, während die östliche mit etwa 2300 m Länge in demselben Verhältnis teurer werden muß. Die östliche Brücke hat den Vorzug der günstigeren Lage für die Sundschiffahrt. Über die Kosten des Tunnels liegen Berechnungen zur Zeit noch nicht vor. Hierüber fehlt es in Dänemark an Erfahrungen, da technische Aufgaben solcher Art in diesem Lande bisher nicht gelöst worden sind.

---

Berliner Schnellbahnlinien. Einem in der »Deutschen Bauzeitung« (Jahrg. 1909, S. 610ff.) veröffentlichten längeren und sehr anregend geschriebenen Aufsatze »Der gegenwärtige Stand der Berliner Schnellverkehrsfragen« entnehmen wir die nebenstehende Zusammenstellung über die im Betriebe befindlichen, im Bau begriffenen, genehmigten, zur Genehmigung eingereichten und geplanten Berliner Schnellbahnlinien.

Hiernach würde das Berliner Schnellbahnnetz nach seiner Vollendung rund 100 km umfassen und einen Anlagewert von rund 520 Millionen Mark darstellen. Um dieses Kapital zu verzinsen, muß nach der »Deutschen Bauzeitung« mit einem Jahresverkehr von 520 Millionen Reisenden für die Schnellbahnen gerechnet werden können. Nach den Verkehrszahlen für 1905 wurden auf den öffentlichen Verkehrsmitteln Groß-Berlins in diesem Jahre befördert:

| | | |
|---|---|---|
| mit Straßenbahnen | 419 000 000 | Reisende, |
| - Omnibuslinien | 111 000 000 | - |
| - der Stadt- und Ringbahn | 125 000 000 | - |
| - der Hoch- und Untergrundbahn | 35 000 000 | - |
| zusammen | 690 000 000 | Reisende. |

Unter der Voraussetzung, daß der größte Verkehrszuwachs sich den Schnellbahnen zuwenden wird, müßte sich also der Verkehr Groß-Berlins von 1905, um das geplante Schnellbahnnetz lebensfähig zu machen, ungefähr verdoppeln. Berücksichtigt man nun, daß der Verkehr Groß-Berlins in dem einen Jahre von 1905 bis 1906 von 690 auf 750 Millionen Reisende, also um etwa 8,7 v. H., gestiegen ist, so wird die zu erwartende Verkehrsverdoppelung voraussichtlich im Jahre 1913 eintreten. Diese Betrachtungen beweisen, daß bei dem jetzigen Fortschritt, in dem sich der Bau von Schnellbahnen innerhalb Groß-Berlins abwickelt, das Verkehrsbedürfnis dem Bau stets vorauseilen dürfte, so daß sich weit günstigere Aussichten für die Ertragsfähigkeit der Bahnen als für die Beseitigung der bestehenden und zu erwartenden Verkehrsnot ergeben.

| Bezeichnung der Bahn | Streckenlänge km | Zahl der Stationen | Mittlere Stationsentfernung m | Baukosten der Bahnstrecke in Millionen Mark | Baukosten einschl. der Kosten für Kraftwerke, Betriebsstätten und Betriebsmittel in Millionen Mark | Baukosten für das Kilometer in Millionen Mark |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **A. Im Betriebe befindlich:** | | | | | | |
| 1. Hoch- und Untergrundbahn..... | 17,8 | 23 | 780 | 60 | 68 | 3,8 |
| **B. Im Bau begriffen:** | | | | | | |
| 2. Schöneberger Untergrundbahn (Nollendorfplatz-Hauptstraße).... | 2,9 | 5 | 725 | 12 | 14 | 4,7 |
| 3. Wilmersdorfer Untergrundbahn (Nürnberger Platz-Rastatter Platz) | 4,3 | 5 | 865 | 18 | 21 | 5,0 |
| 4. Spittelmarkt-Schönhauser Allee.. | 5,1 | 7 | 730 | 25 | 29 | 5,7 |
| **C. Genehmigt:** | | | | | | |
| 5. Wittenbergplatz-Nürnberger Platz | 1,4 | 1 | 970 | 9 | 10 | 7,3 |
| 6. Reichskanzlerplatz-Rennbahn ... | 2,0 | 2 | 910 | 3,3 | 5 | 2,5 |
| 7. Dahlemer Bahn ................ | 3,1 | 3 | 905 | 1,2 | 3 | 1,0 |
| 8. Städtische Nord-Süd-Bahn (Seestraße-Kreuzberg) .......... | 8,6 | 14 | 630 | 44 | 51 | 5,9 |
| **D. Zur Genehmigung eingereicht:** | | | | | | |
| 9. Verstärkungslinie der Hochbahn (Gleisdreieck-Wittenbergplatz)... | 2,4 | 3 | 730 | 12 | 12 | 5,0 |
| 10. Erweiterungslinie der Hochbahn (Alexanderplatz-Frankfurter Allee) | 5,0 | 6 | 730 | 17 | 21 | 4,1 |
| 11. Schwebebahn (Gesundbrunnen-Rixdorf) ....... | 12,0 | 15 | 850 | 30 | 40 | 3,3 |
| 12. Städtische Ost-West-Bahn (Moabit-Rixdorf) ............... | 12,5 | 16 | 800 | 65 | 75 | 6,0 |
| **E. Geplant:** | | | | | | |
| 13. Nord-Süd-Bahn (Wannseebhf.-Stettiner Bhf.) .... | 4,1 | 3 | 1 000 | 37 | 40 | 9,7 |
| 14. Verlängerung d. Schöneberger Bahn (Nollendorfplatz-Behrenstraße)... | 3,1 | 5 | 640 | 16,5 | 19 | 6,0 |
| 15. Erweiterungslinie der Hochbahn (Alexanderplatz-Stettiner Bahnhof-Viktoria-Luise-Platz) ......... | 8,0 | 8 | 800 | 42 | 48 | 6,0 |
| 16. Erweiterungslinie der Hochbahn (Weißensee-Schöneberg) ........ | 11,1 | 14 | 760 | 58 | 67 | 6,0 |
| zusammen.... | 103,6 | 130 | — | 450,0 | 523 | 5,0. |

Über die Energie der Wogen entnehmen wir der Zeitschrift »Kosmos, Handweiser für Naturfreunde«*), mit Genehmigung des Verlags die nachstehenden Mitteilungen. Die Größe der Wellen wird bedingt durch die Stärke und Dauer des Windes; ihre Geschwindigkeit (in 1 Sekunde durchlaufener Weg) liegt auf offenem Meere meist zwischen 11 und 15 m, ihre früher oft überschätzte Höhe dürfte im offenen Ozeane niemals 15 m übersteigen. Wo die Wogen jedoch auf festen Widerstand stoßen, wie an allen Küsten, und infolgedessen ihre wagerechte Bewegung sich plötzlich in eine senkrechte umsetzt, können die Brandungswellen mit ihren »Rollern« und »Brechern« allerdings unter donnerndem Geräusche haushoch emporschlagen und außerordentliche Kraft entfalten. Beispielsweise hat Stephenson die Gewalt, mit der die Wogen gegen den Leuchtturm von Bell Rock schlagen, zu etwa 18 000 kg auf 1 qm berechnet und beim Leuchtturm auf dem Skerryvorefelsen (Hebriden) beläuft sich der stärkste Druck sogar auf 3 kg für 1 qcm. Neuerdings hat der italienische Ingenieur Riccardo Salvadori die Gewalt und Energie der Wogen, die man nicht mit den Wirkungen der Gezeiten verwechseln darf, zu bestimmen versucht. Nach seinen Berechnungen läßt sich die von der Höhe der Wellen abhängende gesammelte Macht für das laufende Meter an der italienischen Küste durch folgende Zahlen ausdrücken:

| Höhe der Wogen | Macht der Wellen in Pferdekräften |
|---|---|
| 0,50 m | 0,16 |
| 1,00 m | 1,27 |
| 2,00 m | 7,25. |

Wogen, die 1 m und darüber hoch sind, kommen an der italienischen Küste durchschnittlich nur an 200 Tagen im Jahre vor; erst bei 2 bis 3 m Höhe aber tritt die vom internationalen Meteorologenkongresse vorgeschlagene Bezeichnung »leicht bewegte See« ein. Eine maschinelle Einrichtung, die ständig 1 Pferdekraft entwickelt, würde etwa 5000 frcs. kosten. Dazu sei bemerkt, daß zur Ausnutzung der Wellenbewegung und Herstellung von Wellenmotoren schon seit den ältesten Zeiten Versuche gemacht worden sind (ebenso zur Herstellung von Flutmaschinen), meist unter Benutzung von Schwimmkörpern, ohne daß indes bisher ein nennenswerter Erfolg erzielt wurde. Über die neueste derartige Anlage am Yougs Pier in Atlantic City, die von der Snee Universal Wave Comp. in New York errichtet wurde, und bei der eine senkrecht stehende Turbine als Kraftmaschine dient, liegen noch keine ausreichend genauen Berichte vor; daß es aber eines Tages gelingen wird, auch die Kraft der Meereswellen im ausgiebigsten Maße den menschlichen Zwecken nutzbar zu machen, gilt unseren Technikern als zweifellos.

*) Die Zeitschrift »Kosmos, Handweiser für Naturfreunde«, auf die wir bereits mehrfach hingewiesen haben, wird herausgegeben und verlegt vom Kosmos, Gesellschaft der Naturfreunde, in Stuttgart (Geschäftstelle: Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart). Es erscheinen jährlich 12 Hefte, die den Mitgliedern der Gesellschaft nebst fünf Buchveröffentlichungen kostenlos, Nichtmitgliedern ohne die Buchveröffentlichungen für jährlich 2 Mark 80 Pf. geliefert werden. Der Preis des einzelnen Heftes beträgt 30 Pf. Das uns z. Zt. vorliegende Heft 1 des Jahrg. 1910 enthält u. a. eine »Astronomische Umschau« von Prof. Dr. Herm. Klein, den Beginn eines Aufsatzes »Der Ursprung des Lebens« von Wilhelm Bölsche, eine Abhandlung »Tau-, Reif- und Rauhfrost« von Friedrich Regensberg u. dgl. m.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**Nr. 5.** BERLIN, MÄRZ. **1910.**



# Der Nebenstellenschrank für Zentralbatteriebetrieb mit Rückstellklappen (Klappenschrank Z B 08 für 60 und mehr Leitungen) und seine Versorgung mit Batterie- und Rufstrom.

## A. Beschreibung des Schrankes.

Der Nebenstellenschrank mit Rückstellklappen findet in Netzen mit Zentralbatteriebetrieb für größere Nebenstellenanlagen Verwendung.

Fig. 1 und 2 stellen ihn in Vorderansicht und Längsschnitt dar. In der Regel wird er mit 60 Anrufzeichen ausgerüstet (50 für Nebenstellen und 10 für Amtsleitungen); er kann aber auf 160 Anrufzeichen ausgebaut werden. Durch Aneinanderstellung zweier oder mehrerer Schränke lassen sich unter Zuhilfenahme eines Vielfachfeldes Anlagen von beliebiger Größe schaffen. Schränke mit 60 Anrufzeichen erhalten 12, solche mit mehr als 60 Anrufzeichen 16 Schnurpaare.

Die Anrufzeichen sind Elektromagnete, deren Anker beim Anziehen eine runde Vorfallscheibe von gelber Farbe auslösen. Unmittelbar unter der Öffnung für die Vorfallscheibe befindet sich die Abfrageklinke; wird in diese der Abfragestöpsel eingeführt, dann drückt er die Vorfallscheibe in ihre Ruhelage zurück. Dies kommt dadurch zustande, daß der Stöpsel das durch Fiber isolierte, um einen Stift *f* (Fig. 2 a) drehbare Metallstück *a* anhebt, wodurch es auf den Stift *c* der um *b* drehbaren Vorfallscheibe *d* drückt und sie in die Ruhelage bringt; der hakenförmige Ansatz des Ankerarms hält die Scheibe in dieser Lage fest, bis sie beim Anziehen des Ankers freigegeben wird und mit ihrem gewölbten, gelben Teile aus der Öffnung heraustritt. Eine an dem Anker des Elektromagneten angebrachte Kontaktfeder vermag gleichzeitig einen Wecker zum Ansprechen zu bringen. Da die Rückstellklappen in dieser Form das Aufsuchen der Abfrageklinken erleichtern und das Aufrichten von Klappen ersparen, ersetzen sie gewissermaßen die Glühlampen.

Die Elektromagnete der Rückstellklappen besitzen zwei Wicklungen *) von je 300 Ohm Widerstand. Zwischen den beiden Wicklungen liegt bei den Klappen für die Nebenstellen die gemeinschaftliche Batterie des Schrankes,

Klappenschrank ZB 08 mit Rückstellklappen für 60 und mehr Leitungen.

Fig. 1. *Vorderansicht.*

Fig. 2. *Längsschnitt.*

bei den Klappen für die Amtsleitungen ein Kondensator; die Enden der Klappenwindungen führen zu den Unterbrechungskontakten der Abfrageklinke. Auf

*) Die Klappen der neueren Schränke haben nur eine Wicklung mit einem Widerstande von 600 Ohm.

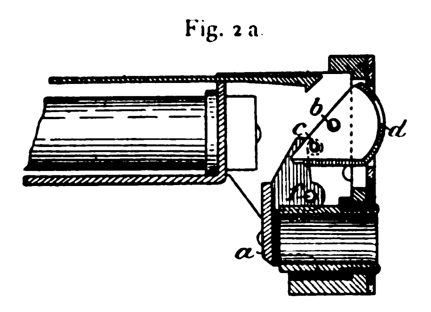
einer gemeinschaftlichen Schiene sind immer zehn Klappen und die zehn dazu gehörenden Klinken befestigt, die durch Kabel mit einem Lötösenstreifen in Verbindung stehen.

Die verwendeten Stöpsel sind dreiteilig, die Schnüre demgemäß dreiadrig.

Beim Stöpseln der Klinken werden die Anrufzeichen durch die Unterbrechungsfedern von der Leitung getrennt. Die Spitze der Stöpsel ist so dünn hergestellt, daß sie beim Einführen in die Klinke deren lange Feder nicht berührt. Ferner werden beim Stöpseln die Schnuradern zunächst der Leitung parallel geschaltet, und dann erst erfolgt die Abschaltung des Anrufzeichens; beide Maßnahmen sind getroffen, um beim Herstellen der Verbindung das Auftreten eines Knackgeräusches im Hörer der anrufenden Stelle nach Möglichkeit zu verringern. Tatsächlich ist das Knacken nur unbedeutend.

Der Speisestrom für die Mikrophone der Nebenstellenapparate fließt aus der Batterie *B* (Fig. 3) einerseits über eine Drosselspule $g_1$ von 30 Ohm Widerstand zu den beiden *b*-Adern jedes Schnurpaars, anderseits über je ein Drosselschauzeichen $SZ_1$ und $SZ_2$ — ähnlich den in den Vielfachumschaltern kleiner Form gebräuchlichen — zu den *a*-Adern des Schnurpaars. Da die Drosselschauzeichen durch den Strom magnetisch werden, sind die Schauzeichen während des Gesprächs sichtbar, wogegen sie nach Beendigung des Gesprächs, sobald durch Anhängen des Hörers der Mikrophonstrom unterbrochen wird, verschwinden.

Fig. 2 a.

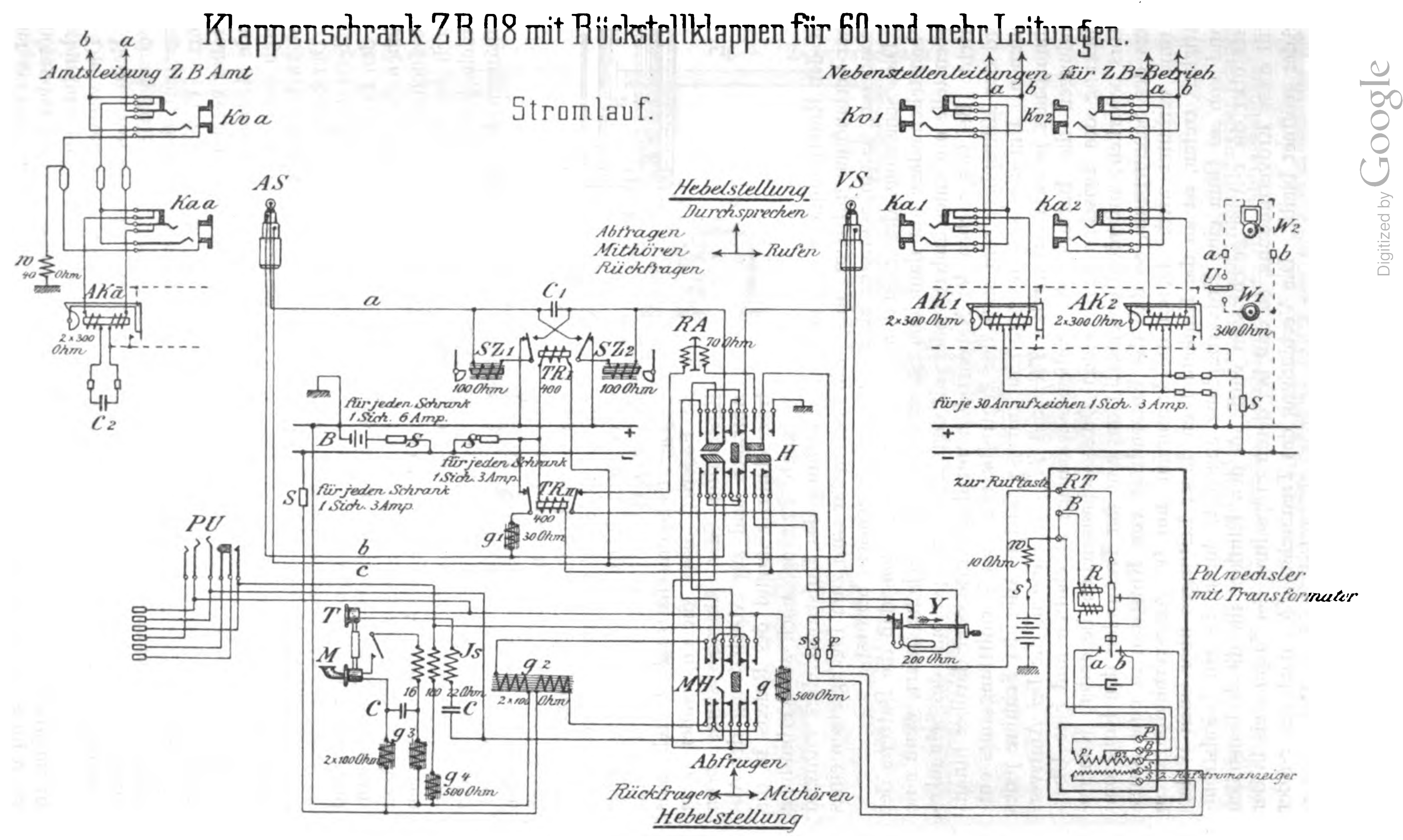



Für die Sprechströme sind die beiden Drosselschauzeichen $SZ_1$ und $SZ_2$ durch einen Kondensator $C_1$ überbrückt. Die Zeichen liegen zu je zweien untereinander unter dem Klappen- und Klinkenfelde (vgl. Fig. 1).

Der Hebelumschalter *H* besteht aus 20 Federn; diese dienen, außer zum Einschalten des Abfragesystems beim Abfragen und zur Abschaltung der Abfrageschnur während des Rufens in die verlangte Leitung, noch zur Verbindung mit der Rufstromquelle und zur Unterbrechung des Rufstromkreises während einer Verbindung mit dem Amte. Ein Federnpaar wird zum Ingangsetzen eines besonderen, jedem Schranke zugeordneten Polwechslers benutzt.

Die Schaltung des Schrankes ist derart getroffen, daß die Batterie der Nebenstellenanlage nur dann den Strom für die Mikrophone liefert, wenn eine Nebenstelle mit einer anderen oder mit dem Bedienungspersonal des Schrankes spricht. Bei Gesprächen der Nebenstellen mit dem Amte oder darüber hinaus wird der Mikrophonstrom stets der Zentralbatterie des Vermittlungsamts entnommen. Um dies zu erreichen, sind mit der dritten Ader der Schnüre jedes Schnurpaars je zwei Trennrelais $TR_I$ und $TR_{II}$ verbunden, die bei Amtsverbindungen die Batterie der Nebenstellenanlage abschalten und eine Überbrückung des zwischen den beiden Drosselschauzeichen liegenden Kondensators bewirken; außerdem unterbricht das eine der Trennrelais den Rufstromkreis des Schnurpaars, so daß die Entsendung von Rufstrom in eine Amtsleitung verhütet wird. Damit die Trennrelais nur bei Amtsverbindungen in Tätigkeit treten, ist an die Klinkenhülsen dieser Leitungen über einen Widerstand von 40 Ohm eine Erdverbindung angelegt, durch die ein Lokalstromkreis über die *c*-Ader geschlossen wird; an den Klinken für die Nebenstellen fehlt diese Erdverbindung, so daß bei deren Stöpselung der Stromkreis in der *c*-Ader geöffnet bleibt. Die Verbindung des Trennrelais $TR_{II}$ nach der *c*-Ader ist über einen Kontakt des Hebelumschalters *H* geführt, der beim Rufen unter-

Fig. 3.


Klappenschrank ZB 08 mit Rückstellklappen für 60 und mehr Leitungen.
Stromlauf.
Amtsleitung Z B Amt
Nebenstellenleitungen für Z B-Betrieb
Hebelstellung
Durchsprechen
Abfragen
Mithören
Rückfragen
Rufen
für jeden Schrank 1 Sich. 6 Amp.
für jeden Schrank 1 Sich. 3 Amp.
für je 30 Anrufzeichen 1 Sich. 3 Amp.
zur Ruftaste
Polwechsler mit Transformator
Abfragen
Rückfragen
Mithören
Hebelstellung

brochen wird. Hierdurch wird $TR_{II}$ während der Entsendung von Rufstrom stromlos; sein Anker fällt ab und nimmt die Ruhelage ein, in der auch bei Amtsverbindungen ein Anruf der Nebenstelle erfolgen kann. Die neueren Schränke sind außerdem mit einer Mithör- und Rückfrageeinrichtung versehen, die für alle Schnüre gemeinsam ist. Beim Rückfragen wird zuerst der Schalter *MH* umgelegt und dann der Schnurschalter in die Abfragestellung gebracht. Ein Platzschalter *PU* ermöglicht die Vereinigung mehrerer Schränke auf einem Arbeitsplatze.

Im einzelnen gestaltet sich der Betrieb mit diesem Schranke folgendermaßen.

## I. Gespräch zweier Nebenstellen untereinander.

Das Anrufzeichen $AK_1$, das an die Batterie *B* der Nebenstellenanlage angeschlossen ist, fällt beim Abheben des Hörers der Nebenstelle 1 ab, da durch das Abheben der Kondensator des Apparats überbrückt wird und somit die Batterie *B* über das Anrufzeichen Strom nach der Nebenstelle entsenden kann. Der Schrankbeamte führt einen Abfragestöpsel *AS* in die unter dem Anrufzeichen liegende Abfrageklinke $Ka_1$ ein und schaltet dadurch die Zuführungen zum Anrufzeichen ab; gleichzeitig wird die gelbe Vorfallscheibe durch den Stöpsel in die Ruhestellung gedrückt. Beim Umlegen des Hebelumschalters nach vorn (in der Figur nach links) wird das Abfragesystem über den allen Schnurpaaren des Schrankes gemeinschaftlichen Mithör- und Rückfrageschalter *MH* mit der gestöpselten Leitung in Verbindung gebracht (Fig. 4, I a). Das Abfragesystem erhält seinen Mikrophonstrom aus der Batterie *B* über die Doppeldrosselspule $g_3$ (Fig. 3). Die Schaltung des Mikrophonstromkreises ist ähnlich der der Gehäuse *ZB* 04. Nach Entgegennahme des Anrufs überzeugt sich der Schrankbeamte, ob die verlangte Leitung frei ist. Sind nur ein oder zwei Schränke vorhanden, so genügt hierzu ein Blick auf die Klinken. Müssen beim Vorhandensein einer größeren Anzahl von Schränken die Anschlußleitungen vielfach geschaltet werden, so wird zur Prüfung auf Besetztsein die verlangte Verbindungsklinke $Kv_2$ mit der Spitze des Verbindungstöpsels *VS* berührt. Wenn kein Knacken im Fernhörer wahrgenommen wird (bei Besetztsein Strom über die dritte Wicklung der Induktionsrolle *Js* und den Graduator $g_4$ *)), dann erfolgt der Anruf der verlangten Stelle, indem der Hebelumschalter in die Rufstellung nach hinten (in der Figur nach rechts) gedrückt wird. In dieser Stellung fließt der Rufstrom über den (in der Figur) rechten Kontakt **) des Trennrelais $TR_{II}$, den Rufstromanzeiger *RA* und die entsprechenden Federn des Hebelumschalters *H* in die Leitung des gewünschten Teilnehmers. Beim Loslassen kehrt der Hebelumschalter selbsttätig in die Ruhelage zurück.

Durch das Einsetzen des Abfragestöpsels in die Abfrageklinke $Ka_1$ nimmt der Strom aus der Batterie *B* seinen Weg über Schauzeichen $SZ_1$, Spitze des Abfragestöpsels, Nebenstelle, Ring des Abfragestöpsels und Drosselspule $g_1$ zurück zur Batterie *B*; hierdurch wird das Schauzeichen erregt und dessen gelbe Scheibe sichtbar. Da bei der verlangten Nebenstelle 2 vor und während des Anrufs der Weg für einen Gleichstrom durch den dem Wecker vorgeschalteten Kondensator verriegelt ist, kann das zu dem Verbindungstöpsel *VS* gehörende Schauzeichen $SZ_2$ noch nicht erscheinen. Erst wenn die angerufene Stelle den Hörer vom Haken nimmt, entsendet die Batterie *B* Strom über das Schauzeichen $SZ_2$ in die Leitung, so daß die gelbe Scheibe nun ebenfalls sichtbar wird

*) $g^4$ hat in den neuesten Schränken 1000 Ohm.

**) Die Relais haben nur einen Anker, der die beiden Kontakte gleichzeitig schließt.

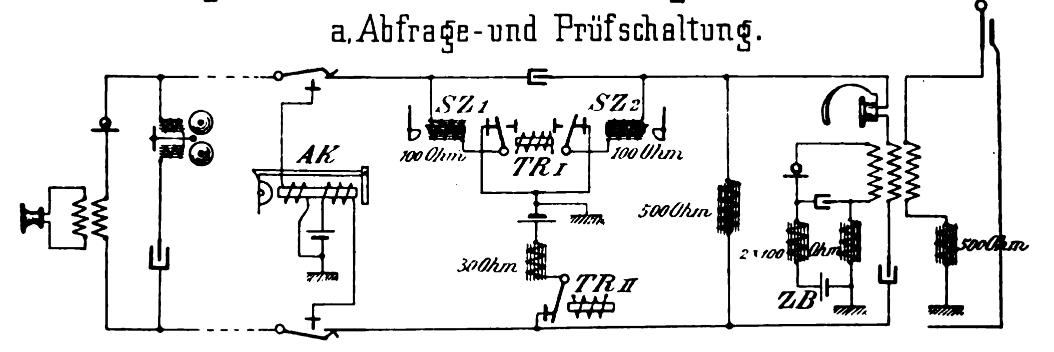




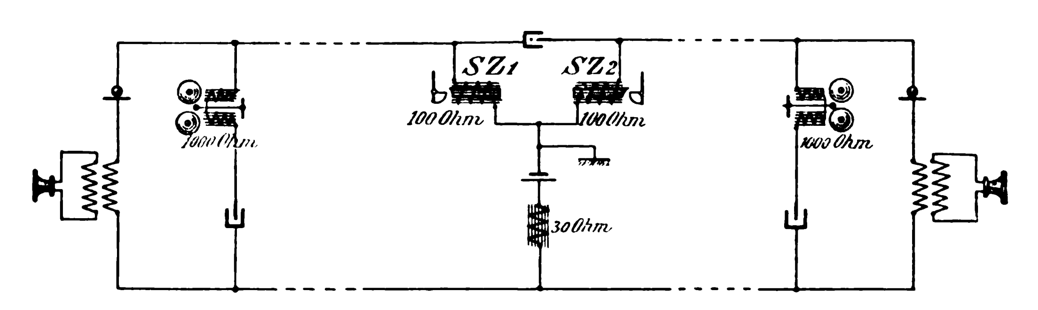
(Fig. 4, I b). Hieraus erkennt der Schrankbeamte, ob der Angerufene sich gemeldet hat oder nicht. Obwohl sonach eine Einschaltung des Beamten zur Feststellung des Gesprächsbeginns nicht nötig ist, kann eine solche doch mit Hilfe

Fig. 4.

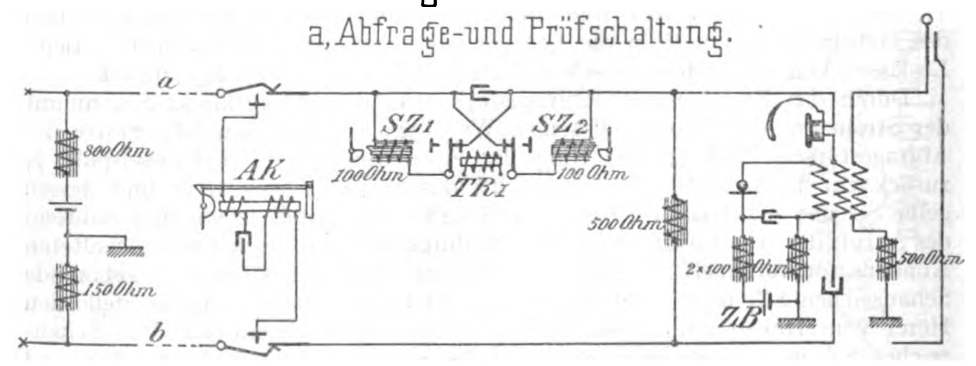
I. Verbindung zwischen 2 an den Schrank angeschlossenen Sprechstellen.




b. Schaltung während des Gesprächs.




II. Verbindungen mit dem Amte.

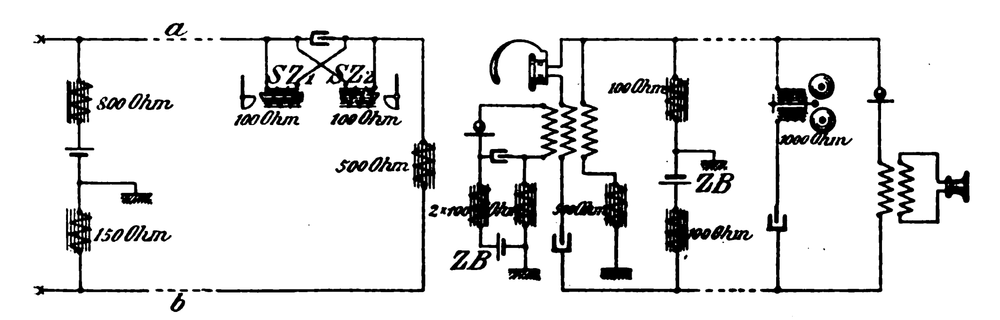



des Mithör- und Rückfrageschalters *MH* ohne Störung des Gesprächs vorgenommen werden. Zum Mithören wird der Schalter nach hinten, zum Rückfragen nach vorn umgelegt (in der Figur rechts und links; Näheres s. unter IV

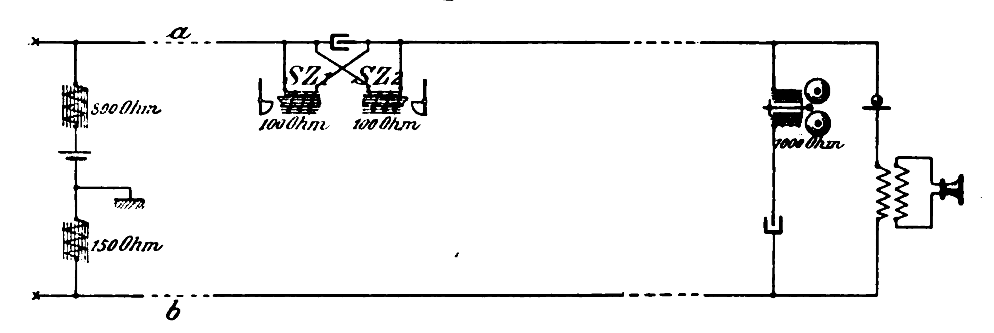
und V). Den Schluß des Gesprächs erkennt der Beamte daran, daß die beiden gelben Scheiben verschwinden, nachdem die Schauzeichenrelais stromlos geworden sind. Auf dieses selbsttätige Schlußzeichen hin wird die Verbindung getrennt.

Noch Fig. 4.

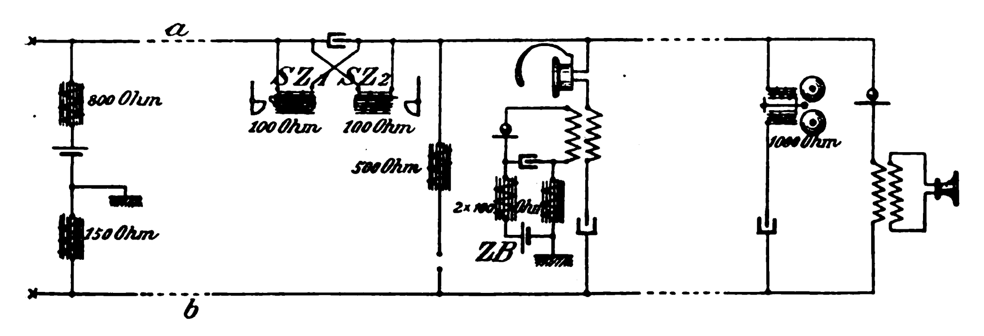
b, Rückfrageschaltung.




c, Schaltung während des Gesprächs.




d, Mithörschaltung.




## II. Gespräch einer Nebenstelle mit dem Amte.

Nach der Entgegennahme des Anrufs einer Nebenstelle prüft der Schrankbeamte, wenn mehrere Nebenstellenschränke aufgestellt sind, im Vielfachfeld, ob eine Amtsleitung frei oder besetzt ist; bei besetzter Leitung wird das bekannte Knacken im Hörer wahrnehmbar. (Um in solchen Fällen ein genügend deut-

liches Knacken zu erzielen, ist in die Erdleitung jeder Amtsklinkenhülse ein Widerstand von 40 Ohm eingeschaltet; in Schränken ohne Vielfachschaltung können diese Widerstände entbehrt und die Hülsen unmittelbar mit Erde verbunden werden.) Beim Einführen des Stöpsels *VS* in die Klinke *Ka a* oder *Kv a* (Fig. 3) verursacht die Erdverbindung an der Klinkenhülse der Amtsleitung einen Stromfluß aus der Batterie *B* über die Relais $TR_I$ und $TR_{II}$, so daß diese ihre Anker anziehen. Infolgedessen werden die Schauzeichen $SZ_1$ und $SZ_2$ von der Nebenstellenbatterie abgeschaltet und parallel zu dem Kondensator $C_1$ gelegt, wodurch die Zentralbatterie des Amtes Mikrophonstrom für die Nebenstelle liefern kann; ferner wird durch das Relais $TR_{II}$ die Drosselspule $g_1$ von der Nebenstellenbatterie abgeschaltet und der Rufstromkreis unterbrochen. Durch die Einführung des Verbindungstöpsels *VS* in eine Amtsklinke *Ka a* wird schließlich noch ihr Anrufzeichen mit eingeschaltetem Kondensator abgetrennt und dafür die Nebenstelle, deren Hörer ausgehängt ist, angeschaltet (Fig. 4, II c). Der Anruf des Amtes erfolgt also selbsttätig. Für den Schrankbeamten liegt demnach eine Veranlassung, das Amt durch Wechselstrom anzurufen, nicht vor. Um aber auch die versehentliche Entsendung von Rufstrom unmöglich zu machen, ist die vorerwähnte Einrichtung, wonach der Rufstromkreis durch $TR_{II}$ unterbrochen wird, getroffen worden. Die Stöpselung der beiden Klinken bewirkt ein Erscheinen der Schauzeichen $SZ_1$ und $SZ_2$ des benutzten Schnurpaars; sie verschwinden wieder, sobald bei der Nebenstelle der Hörer angehängt, mithin der Amtstromkreis durch einen Kondensator unterbrochen wird. Da hierdurch beim Amte ebenfalls das Schlußzeichen eingeht, wird die Verbindung — sofern auch das Überwachungszeichen erschienen ist — im Amte und in der Nebenstellenanlage getrennt. Für die richtige Schlußzeichengebung ist es belanglos, ob die Verbindung im Amte oder in der Nebenstellenanlage zuerst aufgehoben wird; die Trennung am Schranke schaltet das Anrufzeichen mit Kondensator ein, so daß das Schlußzeichen im Amte bestehen bleibt; ebenso verhindert eine Trennung auf dem Amte, daß am Schranke die gelben Scheiben der Schauzeichen wieder erscheinen, da der Stromweg über die Nebenstelle durch deren Kondensator für Gleichstrom verriegelt ist.

### III. Das Amt wünscht eine Nebenstelle.

Nach dem Anrufe durch das Amt und dem Abfallen der Klappe *AKa* wird der Abfragestöpsel *AS* in die Klinke *Ka a* gesteckt, wodurch die Relais $TR_I$ und $TR_{II}$ über die Klinkenhülsenleitung ebenfalls erregt und die Schauzeichen $SZ_1$ und $SZ_2$ sowie die Drosselspule $g_1$ von der Nebenstellenbatterie *B* abgeschaltet werden. Sobald der Hebelumschalter *H* in die Abfragestellung gebracht worden ist, fließt ein Strom aus der Zentralbatterie des Amtes über die Leitungen und die Drosselspule *g* (500 Ohm) am Mithörschalter *MH*, so daß die Überwachungslampe im Amte erlischt. Für die Mikrophonspeisung des Schrankabfragesystems findet dieser Strom keine Verwendung (Fig. 4, II a). Beim Umlegen des Umschalters *H* zum Anrufe der gewünschten Nebenstelle wird alsdann der Kontakt der *c*-Ader in diesem Umschalter unterbrochen, der Anker des Trennrelais $TR_{II}$ fällt für die Dauer des Anrufens ab und ermöglicht eine Rufstromsendung nach der verlangten Stelle. Die Schaltung während des Gesprächs ist aus Fig. 4, II c ersichtlich. Während aller dieser Vorgänge bleibt der Umschalter *MH* stets in seiner Mittelstellung.

### IV. Mithören.

Soll in einer der Verbindungen während eines Gesprächs vom Schranke aus mitgehört werden, so hat der Schrankbeamte den Umschalter *MH* nach hinten (in der Fig. 3 nach rechts) zu drücken. Der Schalter ist derart eingerichtet,



daß hierbei eine Unterbrechung der verbundenen Leitungen, wie es beim Umlegen des Hörschlüssels *H* in die Abfragestellung zum Mithören eintreten würde, nicht stattfindet. Aus diesem Grunde muß zunächst der Mithörschalter gedrückt und danach der Umschalter *H* des Schnurpaars, in dem mitgehört werden soll, in die Abfragestellung gebracht werden. Nach dem Loslassen kehrt der Schalter selbsttätig in die Ruhelage zurück. Die Schaltung während der Mithörstellung zeigt Fig. 4, II d.

### V. Rückfragen.

Der Umschalter *MH* gestattet auch, nach der mit dem Verbindungstöpsel eingeschalteten Sprechstelle vom Schranke aus eine Rückfrage zu halten; zu diesem Zwecke wird er nach vorn umgelegt und danach der Umschalter *H* in die Abfragestellung gebracht. Hierdurch erfolgt eine Trennung der Verbindungschnur von der Abfrageschnur und eine Anschaltung der Drosselspule *g* an die Amtsleitung, so daß im Amte nicht vorzeitig das Schlußzeichen erscheint. Gleichzeitig wird das Abfragesystem des Schrankes an die Verbindungschnur angelegt. Damit auch die Nebenstelle, der durch die Abtrennung der Amtsleitung der Mikrophonstrom entzogen werden würde, in der Lage ist zu sprechen, liefert die Drosselspule $g_2$ ihr in der Rückfragestellung des Umschalters *MH* den erforderlichen Mikrophonstrom (Fig. 4, II b).

## B. Versorgung der Nebenstellenanlage mit Batteriestrom.

Zur Speisung der Nebenstellen mit Mikrophonstrom und für den Anruf des Schrankes durch die Nebenstellen reicht im allgemeinen eine Sammlerbatterie von 8 bis 12 Volt aus. Eine solche Batterie muß jedoch bei lebhaftem Verkehr, wie die Erfahrungen an einer größeren Nebenstellenanlage in Leipzig (mit 20 Amtsleitungen und 100 Nebenstellen) ergeben haben, etwa alle 5 Tage aufgeladen werden; ihre Beförderung verursacht jedesmal Kosten, auch können die Sammler dabei leicht Schaden nehmen. Bei nicht zu großer Entfernung zwischen der Nebenstellenzentrale und dem Amte ist es deshalb unter Umständen vorzuziehen, die Sammler des Klappenschrankes über eine Speiseleitung dauernd aus der Zentralbatterie des Amtes zu laden. In der erwähnten Anlage in Leipzig wurde zu diesem Zwecke die Batterie der Nebenstellenanlage auf 10 Volt ermäßigt und deren negativer Pol (der positive war geerdet) durch vier freie, parallel geschaltete Doppeladern (acht Drähte) des Kabels zwischen dem Amte und der Anlage über eine Sicherung zu 4 Ampere an den Mittelleiter (— 12 Volt) der Zentralbatterie angeschlossen. Infolge der Überspannung floß dauernd ein Strom von 0,3 bis 0,5 Ampere in die Sammler. Bei dieser Einrichtung nahmen die Sammler während der Zeit des schwachen Verkehrs und besonders in den Nachtstunden aus der Ladeleitung so viel Energie auf, daß jede Zelle der Batterie täglich vor Beginn des Betriebs eine Spannung von etwa 2,4 Volt hatte; während des Tages schwankte der Ladestrom entsprechend der Stromentnahme aus den Betriebsammlern.

Als noch wirtschaftlicher hat es sich in Leipzig erwiesen, die Sammler bei der Nebenstellenanlage ganz auszuschalten und den Betriebstrom für die Anlage unmittelbar aus der Ladeleitung zu entnehmen. An Stelle der Sammlerbatterie wurde ein Kondensator von 10 MF eingeschaltet, der den Zweck hat, etwaige Straßenbahngeräusche, die sich durch die beiden Erden auf dem Amte und in der Nebenstellenanlage ausgleichen könnten, von den Betriebsapparaten fernzuhalten und sogleich zur Erde abzuleiten; ferner soll er etwaige Spannungschwankungen, die an den Drosselspulen auftreten, ausgleichen. Der Betrieb wickelt sich seit November 1907 glatt und zur Zufriedenheit der beteiligten

Firma ab. Irgendwelche Störungen oder Unzuträglichkeiten haben sich auch nicht ergeben, als statt der vier Kabelleitungen nur noch zwei (also vier Drähte in Parallelschaltung) als Speiseleitung eingeschaltet wurden. Bei neuerdings eingerichteten weiteren fünf Nebenstellenzentralen, an die zum Teil weit entfernt liegende Nebenstellen angeschlossen sind, wird der Speisestrom der 24-Volt-Spannung der Zentralbatterie entnommen.

An Stelle der Kabeladern könnte auch eine besondere Speiseleitung aus isoliertem Kupferdraht von größerem Querschnitte Verwendung finden.

Fig. 5.

**Speisung eines Nebenstellenschrankes über die b-Leitung.**

Energieverluste, wie sie bei der Ladung von Sammlern sonst unvermeidlich sind, werden bei einer solchen Art der Stromversorgung vermieden.

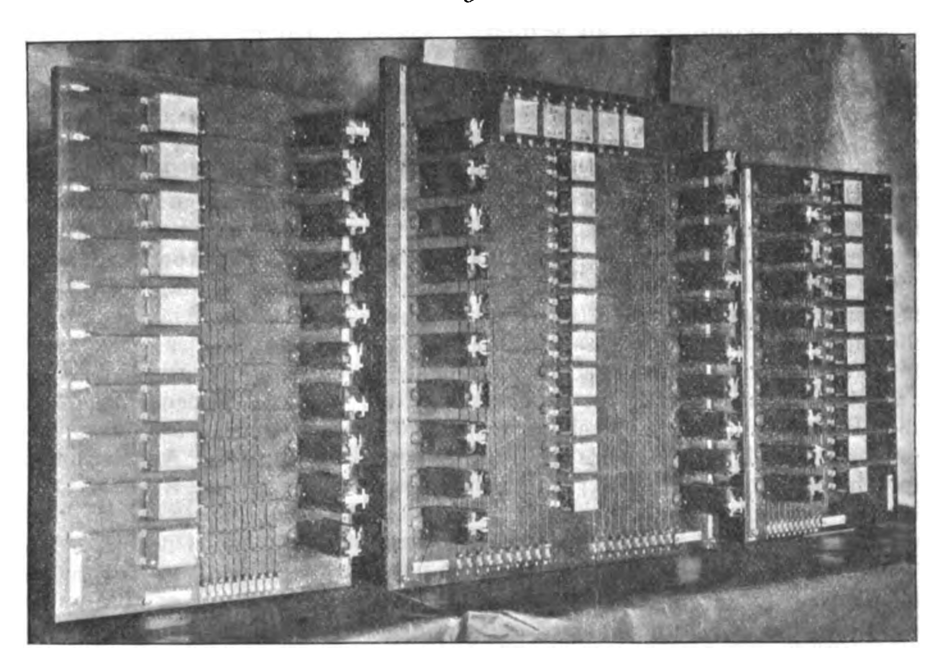
Es liegt auf der Hand, daß die Einschaltung von Speiseleitungen in vielen Fällen nicht unbedeutende Kosten verursachen wird. Deshalb sind auch Versuche angestellt worden, den Nebenstellen den erforderlichen Strom für die Mikrophone und den Anruf des Schrankes aus der Zentralbatterie über d i e *b* - A d e r n d e r A m t s l e i t u n g e n zuzuführen. Wie aus Fig. 5 ersichtlich, sind hierbei für jede Amtsleitung im Vermittelungsamte zwei Drosselspulen je zu 100 Ohm und zwei Kondensatoren zu 2 MF sowie in der Nebenstellenanlage zwei Drossel-



spulen je zu 100 Ohm und ein Kondensator zu 2 MF erforderlich. Die an die *b*-Adern angeschalteten Drosselspulen dienen zur Stromzuführung für die Nebenstellen, während die mit den *a*-Adern verbundenen Spulen und Kondensatoren den Zweck haben, die Symmetrie zwischen den beiden Adern zu erhalten und so ein Mitsprechen zwischen den Amtsleitungen zu verhüten. Die hinter der Klappe des Schrankes an die *a*-Ader angeschaltete und mit der Erde der Nebenstellenanlage in Verbindung stehende Drosselspule wird außerdem beim Anrufe des Amtes durch die Nebenstellenanlage sowie bei Verbindung einer Nebenstelle mit dem Amte stromführend. Zwischen den Sammelschienen der Nebenstellenanlage ist endlich ein Kondensator von 10 MF vorgesehen, um Straßenbahngeräusche von der Anlage fernzuhalten und ein Mitsprechen zwischen den einzelnen Nebenstellen zu verhüten.

Der Kondensator ist ein wesentlicher Bestandteil der Schaltung, da bei seinem Fehlen zwischen den Nebenstellen starkes Mitsprechen vorhanden sein

Fig. 6.



würde; selbst bei Einschaltung eines Kondensators von 2 MF ist das Mitsprechen, wenn auch schwächer, doch noch deutlich wahrnehmbar. Die erforderlichen Hilfsapparate (Drosselspulen, Kondensatoren, Klemmen) wurden beim Amte und in der Nebenstellenanlage auf besonderen, in Fig. 6 dargestellten Brettern aufgebaut. In der Figur sind das mittlere Brett für die Nebenstellenanlage, die beiden äußeren (eins für die *a*-Leitungen, das andere für die *b*-Leitungen) für das Amt bestimmt.

Zum Anrufe des Amtes für eine Nebenstelle wird diese mit einer Amtsleitung verbunden; alsdann fließt der Strom aus der geerdeten Zentralbatterie (Fig. 5) über die Anrufwicklung des Anrufrelais, *a*-Ader der Leitung, kurze Feder der Amtsklinke des Schrankes, Schnur, Nebenstelle (woselbst der Hörer vom Haken genommen ist), lange Feder der Amtsklinke, Drosselspule des Schaltbretts der Nebenstellenanlage und über die Erdschiene zur Erde; infolgedessen spricht das Anrufrelais im Amte an. Auf demselben Wege erhält auch die Neben-

stelle Mikrophonstrom, wenn sie mit dem Amte und über dieses hinaus verbunden ist.

Bei Verbindung zweier Nebenstellen untereinander fließt der Mikrophonspeisestrom aus der geerdeten Zentralbatterie über das Schaltbrett im Amte, Drosselspulen aller eingeführten Amtsleitungen, *b*-Leitungen, Schaltbrett der Nebenstellenanlage, Drosselspulen aller an die *B*-Schiene gelegten *b*-Leitungen, *B*-Schiene, Batterieklemme des Schrankes, Schnurpaar und Nebenstellen zur Erde der Nebenstellenanlage. Den gleichen Weg nimmt der Strom, wenn eine Nebenstelle durch Abheben des Hörers den Schrank anruft.

Die beschriebene Art der Stromlieferung hat sich bei einer Nebenstellenanlage mit 10 Amtsleitungen und 50 Nebenstellen durchaus bewährt.

Welcher von den beiden Arten der Stromversorgung von Nebenstellenanlagen der Vorzug zu geben sein wird, ist in erster Linie eine Kostenfrage. Im allgemeinen kann angenommen werden, daß für kleinere Nebenstellenanlagen bis zu drei Amtsleitungen und 15 Nebenstellen für alle Entfernungen vom Vermittelungsamte die Speisung über die *b*-Adern billiger ist. Von vier Amtsleitungen (20 Nebenstellen) ab werden — soweit sich ohne Kenntnis der örtlichen Verhältnisse sagen läßt — die Ausgaben für die Hilfsapparate zur Speisung über die *b*-Adern mehr Kosten verursachen als eine aus Kabeladern gebildete Speiseleitung, wenn die Nebenstellenanlage 1 km und weniger von der Vermittelungsanstalt entfernt liegt. Dieses Verhältnis verschiebt sich mit der Zunahme der Nebenstellen (und dementsprechend der Amtsleitungen) etwas zugunsten der Kabelspeisung. Bei 20 Amtsleitungen und 100 Nebenstellen würde sich bis zu einer Entfernung von 1,5 km die Zuführung des Stromes über besondere Speiseleitungen etwas billiger stellen als die Speisung über die *b*-Adern.

Ein Vorteil der Speisung über besondere Kabeladern ist die Einfachheit der Einrichtung gegenüber der bei mehreren Amtsleitungen ziemlich verwickelten Schaltung für die Speisung über die *b*-Leitungen; Fehler in der Einrichtung der ersten Art sind zweifellos leichter festzustellen als in der anderen. Dagegen setzt eine Unterbrechung der Speiseleitung die gesamte Nebenstellenanlage außer Betrieb, ein Fall, der bei der Stromzuführung über die *b*-Leitungen ausgeschlossen erscheint, da sämtliche, die Speisung vermittelnde Amtsleitungen kaum jemals gleichzeitig unterbrochen sein werden.

### C. Versorgung des Schrankes mit Rufstrom.

Der zum Anrufe der Nebenstellen erforderliche Rufstrom kann der Nebenstellenanlage in verschiedener Weise geliefert werden.

1. In jeden Schrank ist ein Induktor eingebaut. Die ausschließliche Verwendung dieses Apparats ist aber, besonders bei lebhaftem Verkehr in der Nebenstellenanlage, lästig, da zu jedem Anrufe der Induktor mit der Hand gedreht werden muß. Der Induktor wird daher nur aushilfsweise in Benutzung zu nehmen sein.

2. Zum Anrufe der Nebenstellen kann auch ein Polwechsler gewöhnlicher Art Verwendung finden. Der Antrieb dieses ununterbrochen arbeitenden Apparats müßte durch Kupferelemente oder Sammler bewirkt werden. Beide Stromquellen wären indes dauernd zu beaufsichtigen, was bei den Nebenstellenanlagen nicht möglich ist. Die Ausführung der Beaufsichtigung durch Personal des Fernsprechamts würde nicht unbeträchtliche Kosten verursachen. Neuerdings sind deshalb Versuche mit einem Polwechsler angestellt worden, dessen Relais nicht dauernd arbeitet, sondern nur dann, wenn gerufen wird. Die Einrichtung (Fig. 3 rechts unten) besteht aus einem auf Selbstunterbrechung geschalteten Relais *R* mit 2 × 200 Ohm Widerstand zum Antriebe der Pendelstange. Die Pendelstange trägt rechts und links je ein verhältnismäßig



großes und schweres Gewicht. Beim Hin- und Herpendeln legt sich die Stange des Pendels mit ihrem äußersten Ende abwechselnd an die Kontakte *a* und *b*, wodurch ein Gleichstrom abwechselnd durch die Wicklungen $p_1$ und $p_2$ der primären Windung eines Transformators geschickt wird. Da die Richtung, in der der Gleichstrom die primären Windungen durchläuft, verschieden ist, je nachdem der Strom in $p_1$ oder in $p_2$ fließt, so werden hierdurch in der sekundären Windung *SS* Ströme wechselnder Richtung induziert. Der Widerstand jeder der beiden primären Spulen beträgt 2 Ohm, der der sekundären 14 Ohm. Zum Antriebe des Polwechslers könnte die Schrankbatterie oder der Strom aus der Speiseleitung Verwendung finden; in Leipzig ist eine besondere Batterie aus 6 bis 10 neuen Trockenelementen aufgestellt und in die eine Zuführung ein Widerstand von 10 Ohm eingeschaltet worden, um bei einem Kurzschluß im Polwechsler oder bei einer längeren Berührung der Pendelstange mit einem der Kontakte *a* und *b* — für gewöhnlich schwebt die Stange zwischen beiden Kontakten — einem Durchbrennen der Sicherung *s* vorzubeugen. Die Benutzung einer besonderen Batterie hat sich als zweckmäßig erwiesen, weil bei Entnahme des Antriebstroms für den Polwechsler aus der Schrankbatterie oder der Speiseleitung in den Hörern der am Schranke verbundenen Nebenstellen bei jedem Weckruf ein Rollen wahrnehmbar war.

Mit dem neuen Polwechsler sind bisher günstige Ergebnisse erzielt worden; nur sprechen beim Anrufe von Tischgehäusen Z B 06 die Wecker nicht immer sicher an, weil die Anker dieser Gehäuse sehr weit vom Elektromagneten abstehen, ferner die Klöppel ziemlich schwer sind und endlich der Polwechsler eine höhere Wechselzahl erzeugt als die gebräuchlichen Rufmaschinen, für die diese Gehäuse entworfen sind.

3. Bei geeigneten örtlichen Verhältnissen kann der Rufstrom auch vom Amte bezogen werden. In der großen Nebenstellenanlage in Leipzig wird hierzu eine besondere Kabeldoppelader benutzt, die im Vermittelungsamte mit den Zuführungen von der Rufmaschine in Verbindung steht und vor dem Eintritt in die Schränke der Nebenstellenanlage beidpolig über Sicherungen zu 1 Ampere geführt ist. In die eine Ader ist entsprechend der Schaltung im Vermittelungsamt außerdem ein Satz von 12 Polarisationszellen (mit dreifacher Oberfläche) eingeschaltet. Eine störende Beeinflussung der Nachbaradern durch den Rufstrom findet nicht statt. Bei Nichtbenutzung des Rufstroms in der Nebenstellenanlage wirken die an der Rufmaschine dauernd liegenden Kabeladern wie ein Kondensator; da aber ihre gegenseitige Kapazität sehr gering ist, so beträgt der Leerlaufverlust nur Bruchteile eines Milliampere.

---

## Die Entwicklung der deutschen Schutzgebiete in Afrika und der Südsee im Jahre 1908/09.

Über die Entwicklung der Schutzgebiete in Afrika und der Südsee im Jahre 1908/09 ist kürzlich dem Reichstag eine Denkschrift vorgelegt worden, deren allgemeinem Teile wir die nachstehenden wichtigsten Angaben entnehmen.

Die Abgrenzung der deutschen Schutzgebiete gegen die Nachbarkolonien, die im Laufe der Jahre zahlreiche Expeditionen und die Aufwendung bedeutender Mittel veranlaßt hat, naht sich erfreulicherweise ihrem Ende. In Togo hat die deutsch-französische Kommission an der Ostgrenze soeben ihre

Arbeiten abgeschlossen. Die hier noch strittigen Fragen werden durch unmittelbare Verhandlungen zwischen den beteiligten Regierungen voraussichtlich in der nächsten Zeit gelöst werden. Es verbleibt dann nur noch ein kleines Stück der Westgrenze gegen die Goldküstenkolonie mit England zu regeln. In Kamerun ist die Grenze gegen die französischen Besitzungen klargestellt, ebenso wie die Grenze gegen Northern Nigeria vom Tschadsee bis Yola. Die in ihren Einzelheiten bereits im Entwurfe zwischen Deutschland und England vereinbarte weitere Grenzstrecke zwischen Yola und dem Meere bedarf nur noch der Vermarkung. Hinsichtlich der Südgrenze Kameruns gegen das spanische Munigebiet schweben zur Zeit Verhandlungen mit der spanischen Regierung wegen Ersetzung der künstlichen und deshalb, namentlich in einem Urwaldgebiete, wenig geeigneten Grenze durch eine den natürlichen Verhältnissen möglichst angepaßte Flußlaufgrenze. In Deutsch-Südwestafrika ist bis jetzt nur die Ostgrenze vom Orangefluß an nordwärts bis zum Schnittpunkte des 21° ö. Gr. mit dem 22° s. Br. bei Rietfontein-Nord festgelegt. Die übrigen Grenzstrecken ermangeln noch einer Vermessung, auch die gegen Portugiesisch-Angola. Hinsichtlich der Umgrenzung des britischen Walfischbai-Territoriums schwebt ein Schiedsverfahren. In Deutsch-Ostafrika stehen die Grenzen gegen Mozambique und Rhodesia fest; dagegen müssen über die Grenzführung im Gebiete des Rovuma, soweit er die Grenze gegen Mozambique bildet, noch weitere Vereinbarungen mit Portugal getroffen werden. Die Nordgrenze gegen Britisch-Ostafrika ist von der Küste bis zum Djipe-See festgelegt, der weitere Verlauf dieser Grenze nach Westen ist ebenfalls schon im Entwurfe bestimmt, wenn auch noch nicht förmlich anerkannt. Über die Grenze gegen den ehemaligen Kongostaat schweben zur Zeit Verhandlungen mit Belgien. In Neuguinea hat soeben eine deutsch-englische Grenzexpedition die Unterlagen für die Feststellung der Grenze längs des 8° s. Br. beschafft. Für die Festlegung der Grenze zwischen Kaiser-Wilhelmsland und Niederländisch-Neuguinea, die vertragsmäßig durch den 141. Längengrad gebildet wird, sollen im nächsten Etat die Mittel angefordert werden. Es bleibt dann nur noch die Südgrenze von Kaiser-Wilhelmsland zwischen dem 141° und 147° ö. Gr. unbestimmt. Wegen der Unwegsamkeit und Unzugänglichkeit Inner-Neuguineas wird die Lösung dieser Aufgabe voraussichtlich erst einer ferneren Zeit vorbehalten bleiben müssen.

Über die allgemeine Verwaltungstätigkeit führt die Denkschrift aus, daß die Entwicklung der Verwaltungseinrichtungen besonders in den afrikanischen Schutzgebieten rasch fortgeschritten ist. In allen Verwaltungsberichten wird eine sehr bemerkenswerte Steigerung auf diesem Gebiete besonders hervorgehoben; in Togo ist man im Zusammenhange damit zu einer ausgedehnteren Verwendung von farbigem Personal in der Verwaltung übergegangen. Hier wird auch die Schaffung einer gehobenen Klasse von Eingeborenen zur Unterstützung der Verwaltung geplant. Die größte Steigerung der Verwaltungstätigkeit hat aber Südwestafrika aufzuweisen, namentlich auch infolge der regen Bergbautätigkeit, die u. a. im Diamantengebiete besondere polizeiliche Einrichtungen nötig machte. An die Vermessungstätigkeit, die auch in anderen Schutzgebieten Fortschritte gemacht hat, werden in Südwestafrika große Anforderungen gestellt. Eine besondere Aufgabe der allgemeinen Verwaltungstätigkeit in Südwestafrika ist die Wasserbohrung, mit der im Berichtsjahre günstige Ergebnisse erzielt worden sind. Die Steigerung der Verwaltungstätigkeit war mitbestimmend für die Schaffung von Selbstverwaltungskörpern in Südwestafrika, deren Ausgestaltung anfangs in einzelnen Punkten auf Widerstand bei der Bevölkerung stieß, später aber richtiger gewürdigt wurde.



Auf dem Gebiete der Gesetzgebung und Rechtspflege hebt die Denkschrift die besondere Bedeutung der Verfügung des Reichskanzlers vom 8. Mai 1908 wegen Änderung der Verfügung vom 25. Dezember 1900, betreffend die Ausübung der Gerichtsbarkeit in den Schutzgebieten Afrikas und der Südsee, sowie der Kaiserlichen Verordnung vom 3. Juni 1908, betreffend die Einrichtung der Verwaltung und die Eingeborenenrechtspflege, hervor. Durch die an erster Stelle genannte Verfügung des Reichskanzlers wurde die Möglichkeit zur Übertragung richterlicher Geschäfte erweitert; auch wurden Bestimmungen über das Notariat sowie über die Vertretung der Notare und Rechtsanwälte getroffen. Die zur Ausübung der Gerichtsbarkeit ermächtigten Beamten sind jetzt berechtigt, fast sämtliche richterlichen Geschäfte, die in der Heimat zur Zuständigkeit der Amtsgerichte gehören, auf andere Beamte zu übertragen. Auf diese Weise ist eine Reihe von Schwierigkeiten beseitigt worden, die sich mit der zunehmenden Besiedlung auch der mehr abgelegenen Teile der Schutzgebiete, u. a. namentlich in den Inselbezirken der Südsee, der Handhabung der Rechtspflege gegen Nichteingeborene entgegengestellt hatten. Durch die weitere Kaiserliche Verordnung ist der Reichskanzler (Reichs-Kolonialamt) allgemein ermächtigt worden, Vorschriften und Anordnungen über die Verwaltungseinrichtung der Schutzgebiete zu erlassen und die Gerichtsbarkeit über die Eingeborenen zu regeln. Die Ermächtigung erstreckt sich auch auf das materielle Recht (Zivil- und Strafrecht) der Eingeborenen und auf das sogenannte gemischte Recht, das heißt auf die rechtlichen Beziehungen der Eingeborenen zu den Nichteingeborenen. Wichtig ist noch, daß die erwähnten Befugnisse mit Ermächtigung oder Zustimmung des Reichskanzlers auch durch die Gouverneure ausgeübt werden können.

Das Schul- und Missionswesen erfreute sich im Berichtsjahr einer besonders günstigen Entwicklung. Die Denkschrift hebt hervor, daß mit Recht in den Schutzgebieten immer mehr Gewicht auf eine praktische Erziehung der Eingeborenen zur Arbeit, insbesondere zu Handwerks- und landwirtschaftlicher Arbeit gelegt, dagegen die Erzielung einer nicht auf praktische Kenntnisse gerichteten Halbbildung als nicht erstrebenswert, ja als bedenklich erkannt wird.

Die weiße Bevölkerung in sämtlichen Schutzgebieten stellte sich am 1. Januar 1909 auf 18 169 Personen, einschließlich der Schutztruppe in Südwestafrika. Wie sich diese weiße Bevölkerung auf die einzelnen Schutzgebiete verteilt, und inwieweit sie sich aus erwachsenen und nichterwachsenen sowie aus männlichen und weiblichen Personen zusammensetzt, ergibt die umstehende Zusammenstellung (S. 112).

Besonders bemerkenswert ist hierbei die Zunahme der weiblichen Bevölkerung, die im Berichtsjahre von 3438 auf 4186 Personen, also um 748 Köpfe oder 21,8 v. H., angewachsen ist.

Die weiter folgenden Zusammenstellungen (S. 113) geben einen Überblick über die Herkunft der in unseren afrikanischen Schutzgebieten ansässigen weißen Bevölkerung nach ihrer Staatsangehörigkeit und über die Verteilung der in den afrikanischen Schutzgebieten lebenden erwachsenen männlichen Weißen auf die verschiedenen Berufsarten.

Die Zahl der eingeborenen Bevölkerung wird in der Denkschrift für Kamerun auf etwa 1 300 000, für Togo auf etwa 942 000 Personen geschätzt. Für die anderen Schutzgebiete werden bestimmte Zahlen nicht gegeben; doch wird hinsichtlich der eingeborenen Bevölkerung in Deutsch-Südwestafrika und in Deutsch-Ostafrika die Ansicht ausgesprochen, daß ihre Zahl gegen das Vorjahr zugenommen habe. In der Südsee ergibt sich der eingeborenen Bevölkerung gegenüber für die Verwaltung die Aufgabe, die auf



**Weiße Bevölkerung der deutschen Schutzgebiete zu Beginn des Jahres 1909.**

| Schutzgebiet | Erwachsene Personen | | Personen unter 15 Jahren | | Gesamt-bevölkerung | | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | männlich | weiblich | männlich | weiblich | männlich | weiblich | |
| Deutsch-Ostafrika | 2 314 | 582 | 260 | 231 | 2 574 | 813 | 3 387 |
| Kamerun | 969 | 122 | 18 | 18 | 987 | 140 | 1 127 |
| Togo | 272 | 51 | 5 | 2 | 277 | 53 | 330 |
| Deutsch-Südwestafrika | 8 010 | 1 826 | 950 | 1 005 | 8 960 | 2 831 | 11 791 |
| insges. afrikanische Besitzungen | 11 565 | 2 581 | 1 233 | 1 256 | 12 798 | 3 837 | 16 635 |
| Neuguinea: | | | | | | | |
| Bismarck-Archipel | 343 | 86 | 26 | 19 | 369 | 105 | 474 |
| Kaiser-Wilhelmsland | 122 | 49 | 14 | 12 | 136 | 61 | 197 |
| Ost-Karolinen | 53 | 16 | 3 | 6 | 56 | 22 | 78 |
| West-Karolinen, Palau- und Marianen-Inseln | 125 | 2 | 11 | 15 | 136 | 17 | 153 |
| Marshall-Inseln | 121 | 27 | 11 | 5 | 132 | 32 | 164 |
| Samoa | 329 | 89 | 27 | 23 | 356 | 112 | 468 |
| zusammen 1909 | 12 658 | 2 850 | 1 325 | 1 336 | 13 983 | 4 186 | 18 169 |
| dagegen 1908 | 9 421 | 2 417 | 999 | 1 021 | 10 420 | 3 438 | 13 858*) |
| mithin Zunahme 1909 | 3 237 | 433 | 326 | 315 | 3 563 | 748 | 4 311.*) |

einigen Inseln (Zentralkarolinen) zu dichte und auf anderen wieder zu dünne Bevölkerung durch Übersiedlungen auszugleichen. Auf einzelnen Inseln ist die Sterblichkeit sehr groß, so namentlich in Neumecklenburg und auf den Marshall-Inseln, wo die ganze eingeborene Bevölkerung im Aussterben begriffen ist.

Die Gesundheitsverhältnisse der Europäer werden für alle Schutzgebiete als befriedigend bezeichnet. Besonders wird darauf hingewiesen, daß auch die Bahnbauten, die in früheren Zeiten häufig in tropischen Ländern die Ursache von heftiger Ausbreitung der Malaria und anderer Krankheiten gebildet haben, bisher den Gesundheitszustand der weißen und eingeborenen Bevölkerung nicht wesentlich beeinflußten. Unter den Krankheiten der Eingeborenen wird in erster Linie die Schlafkrankheit genannt, deren Bekämpfung in Ostafrika, Togo und Kamerun die sorgfältige Aufmerksamkeit der Behörden erheischt.

Für die wirtschaftliche Entwicklung war in allen Schutzgebieten die Erhaltung des Friedens von großer Bedeutung. Die Einwirkungen der neuen Eisenbahnbauten zeigten sich im Berichtsjahre nicht nur in einer Zunahme der Gütererzeugung, sondern auch in der günstigen Beeinflussung der wichtigen wirtschaftlichen Arbeitsteilung. Wenn in Ostafrika jetzt schon einzelne Eingeborene ihre Pflanzungen so vergrößert haben, daß sie selbst eine Anzahl Lohnarbeiter beschäftigen, wenn sie ferner dazu übergehen, Ausfuhrerzeugnisse herzustellen und Nahrungsmittel von anderen Betrieben zu kaufen, so ist diese wichtige Arbeitsteilung, wie die Denkschrift hervorhebt,

*) In den Zahlen für 1908 sind die Angehörigen der Schutztruppen in den afrikanischen Kolonien nicht mitgezählt. Werden diese auch für 1909 außer Betracht gelassen, so beträgt die Bevölkerungszunahme nur 1607 Personen.



**Verteilung der in den afrikanischen Schutzgebieten ansässigen weißen Bevölkerung nach der Staatsangehörigkeit.**

| Der Staatsangehörigkeit nach waren am 1. Januar 1909 vorhanden | in Deutsch-Ostafrika | Kamerun | Togo | Deutsch-Südwestafrika | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|
| Deutsche | 2 384 | 986 | 300 | 9 283 | 12 953 |
| Österreicher und Ungarn | 57 | 21 | 5 | 182 | 265 |
| Holländer | 53 | 2 | 8 | 143 | 206 |
| Dänen | 6 | 1 | — | 16 | 23 |
| Schweden | 2 | 3 | — | 35 | 40 |
| Norweger | 1 | 1 | — | 21 | 23 |
| Engländer (einschl. der aus engl. Kolonien) | 380 | 46 | — | 1 646 | 2 072 |
| Russen | 79 | 1 | — | 134 | 214 |
| Schweizer | 29 | 17 | 1 | 16 | 63 |
| Italiener | 54 | 2 | — | 114 | 170 |
| Belgier | 5 | — | — | 1 | 6 |
| Franzosen | 97 | 2 | — | 8 | 107 |
| Spanier | 1 | — | — | 17 | 18 |
| Portugiesen | — | 3 | — | 23 | 26 |
| Griechen | 204 | — | — | 8 | 212 |
| Rumänen, Montenegriner und Türken | 21 | — | — | 5 | 26 |
| Amerikaner | 7 | 40 | 1 | 26 | 74 |
| Sonstige | 7 | 2 | 15 | 113 | 137 |
| insgesamt | 3 387 | 1 127 | 330 | 11 791 | 16 635. |

**Verteilung der in den afrikanischen Schutzgebieten lebenden männlichen erwachsenen Weißen auf die verschiedenen Berufsarten.**

| Dem Berufe nach waren am 1. Januar 1909 | in Deutsch-Ostafrika | Kamerun | Togo | Deutsch-Südwestafrika | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|
| Beamte | 353 | 179 | 77 | 768 | 1 377 |
| Schutztruppen-Angehörige | 213 | 110 | — | 2 381 | 2 704 |
| Geistliche und Missionare | 374 | 95 | 52 | 70 | 591 |
| Ansiedler, Pflanzer, Farmer, Gärtner usw. | 514 | 99 | 6 | 1 231 | 1 850 |
| Techniker, Bauunternehmer, Ingenieure, Photographen | 221 | 60 | 32 | 196 | 509 |
| Handwerker, Arbeiter, Bergleute | 136 | 78 | 30 | 1 979 | 2 223 |
| Kaufleute, Händler, Gastwirte, Frachtfahrer | 261 | 326 | 55 | 887 | 1 529 |
| Seeleute, Fischer | 5 | 7 | 1 | 49 | 62 |
| Ärzte | 14 | 7 | 1 | 15 | 37 |
| Rechtsanwälte | 4 | — | — | 15 | 19 |
| Angehörige anderer Berufe und Berufslose | 219 | 8 | 18 | 419 | 664 |
| insgesamt | 2 314 | 969 | 272 | 8 010 | 11 565. |

nur durch die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ermöglicht worden. Füt die Besiedlung der inneren Hochländer unserer tropischen Kolonien durch Weiße ist diese Ermöglichung der Arbeitsteilung auf der Grundlage des Eisenbahnverkehrs gleichfalls von entscheidender Bedeutung, ebenso für das Vordringen der Pflanzungswirtschaft von den Küstenbezirken in das Innere der Kolonien.

Die Ungunst der allgemeinen Geschäftslage auf dem Weltmarkte, die sich neuerdings gebessert hat, machte sich im Berichtsjahr in den auf die Ausfuhr angewiesenen Schutzgebieten noch recht fühlbar. Am meisten wurden von den Schwankungen des Weltmarkts geringwertige Erzeugnisse betroffen, bei denen die Kosten der Fracht im Verhältnisse zum Werte der Ware selbst eine große Rolle spielen.

Im Münzwesen der Schutzgebiete sind im Berichtsjahr Änderungen von grundsätzlicher Bedeutung nicht zu verzeichnen gewesen. Die Verhandlungen mit der Deutsch-Ostafrikanischen Notenbank zum Zwecke der Erweiterung der ihr nach der Genehmigungsurkunde gestatteten Geschäfte haben keine Erfolge gehabt. Dagegen sind neuerdings Schritte unternommen worden zur Schaffung einer besonderen Handelsbank für Deutsch-Ostafrika. Die Sparkasse in Ostafrika entwickelte sich erfreulich. Eine weitere Sparkasse wurde durch die Deutsch-Westafrikanische Bank in Lome gegründet. In Deutsch-Südwestafrika, wo im Berichtsjahr infolge der Festlegung des Kapitals in Bauanlagen, Warenlagern und Krediten das Geld sehr teuer wurde, hat das genossenschaftliche Kreditwesen wieder einige Fortschritte gemacht.

In der Herstellung von Ausfuhrerzeugnissen war im Berichtsjahre trotz der ungünstigen Lage des Weltmarkts nur für einige Arten ein Rückgang festzustellen, wobei aber noch zu berücksichtigen ist, daß dem Rückgang im Werte nicht immer ein entsprechender Rückgang im Gewicht oder in der Menge der Ware gegenübersteht. Eine Zusammenstellung der Ausfuhrziffern der wichtigsten Ausfuhrerzeugnisse, zu denen zum ersten Male Blei, Diamanten, Wolle und Straußenfedern gerechnet werden konnten, ergibt für das Jahr 1908 folgendes Bild.

**Ausfuhrziffern für die wichtigsten Ausfuhrerzeugnisse in den deutschen Schutzgebieten im Jahre 1908.**

(Werte in 1000 Mark.)

| Ausfuhrerzeugnisse | Deutsch-Ostafrika | Kamerun | Togo | Deutsch-Südwestafrika | Südsee und Samoa | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Kautschuk | 1 113 | 4 780 | 587 | — | 42 | 6 522 |
| Baumwolle | 209 | — | 366 | — | — | 575 |
| Mais | — | — | 2 031 | — | — | 2 031 |
| Sisal-Hanf | 2 949 | — | — | — | — | 2 949 |
| Kakao | — | 2 654 | 69 | — | 246 | 2 969 |
| Palmkerne und Palmöl | — | 3 192 | 1 454 | — | — | 4 646 |
| Kaffee | 801 | — | — | — | 12 | 813 |
| Kopra | 806 | — | 19 | — | 4 849 | 5 674 |
| Phosphat | — | — | — | 8 | 3 302 | 3 310 |
| Kupfer | — | — | — | 6 296 | — | 6 296 |
| Blei | — | — | — | 992 | — | 992 |
| Diamanten | — | — | — | 51 | — | 51 |
| Wolle | — | — | — | 19 | — | 19 |
| Straußenfedern | — | — | — | 63 | — | 63. |

Über den Umfang des gesamten Außenhandels der deutschen Schutzgebiete im Kalenderjahre 1908 gibt die nachstehende Übersicht Aufschluß.

**Außenhandel der deutschen Schutzgebiete im Kalenderjahre 1908.**

| Schutzgebiet | Einfuhr Mark | Ausfuhr Mark | Zusammen Mark |
|---|---|---|---|
| Deutsch-Ostafrika | 25 786 771 | 10 873 856 | 36 660 627 |
| Kamerun | 16 788 864 | 12 163 881 | 28 952 745 |
| Togo | 8 509 380 | 6 893 324 | 15 402 704 |
| Deutsch-Südwestafrika | 33 178 994 | 7 795 305 | 40 974 299 |
| insges. afrikanische Besitzungen | 84 264 009 | 37 726 366 | 121 990 375 |
| Neuguinea: | | | |
| Bismarck-Archipel | 2 385 144 | 1 426 212 | 3 811 356 |
| Kaiser-Wilhelmsland | 722 538 | 281 181 | 1 003 719 |
| Ost-Karolinen | 226 164 | 98 296 | 324 460 |
| West-Karolinen, Palau- und Marianen-Inseln | 389 292 | 231 341 | 620 633 |
| Marshall-Inseln | 1 367 066 | 4 015 579 | 5 382 645 |
| Samoa | 2 502 826 | 2 671 233 | 5 174 059 |
| zusammen 1908 | 91 857 039 | 46 450 208 | 138 307 247 |
| dagegen 1907 | 88 742 625 | 41 163 630 | 129 906 255 |
| mithin Zunahme 1908 | 3 114 414 | 5 286 578 | 8 400 992. |

Am Außenhandel der Schutzgebiete war Deutschland bei der Einfuhr mit 62,41, bei der Ausfuhr mit 66,02 und beim Gesamthandel mit 63,62 v. H. beteiligt. Bei der Ausfuhr aus Deutsch-Südwestafrika erreichte der Anteil Deutschlands sogar die hohe Ziffer von 95,08 v. H., während sein Anteil am niedrigsten war bei der Ausfuhr aus den Marshall-Inseln mit nur 17,68 v. H. In welchem Umfange die anderen Länder am Außenhandel unserer Schutzgebiete beteiligt waren, ist aus der folgenden Zusammenstellung zu ersehen.

**Außenhandel der deutschen Schutzgebiete im Kalenderjahre 1908 nach Herkunfts- und Bestimmungsländern.**

| Herkunfts- oder Bestimmungsland | Einfuhr Mark | Ausfuhr Mark | Gesamthandel |
|---|---|---|---|
| Deutschland | 57 327 703 | 30 665 207 | 87 992 910 |
| England | 7 143 019 | 2 780 907 | 9 923 926 |
| Frankreich | 192 242 | 181 587 | 373 829 |
| Amerika | 833 202 | 589 914 | 1 423 116 |
| Afrikanische Gebiete | 13 425 988 | 6 199 481 | 19 625 469 |
| Indien, China, Japan und übriges Asien | 5 318 958 | 232 634 | 5 551 592 |
| Australien und Südseeinseln | 3 661 249 | 3 990 412 | 7 651 661 |
| Übrige Länder | 3 954 678 | 1 810 066 | 5 764 744 |
| zusammen | 91 857 039 | 46 450 208 | 138 307 247. |

Zur Veranschaulichung der Entwicklung des deutschen Außenhandels seit dem Jahre 1900 diene noch die weiter der Denkschrift entnommene folgende Übersicht.

**Außenhandel der deutschen Schutzgebiete in den Jahren 1900 bis 1908.**
(Werte in 1000 Mark.)

| Schutzgebiet | 1900 | 1901 | 1902 | 1903 | 1904 | 1905 | 1906 | 1907 | 1908 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **A. Einfuhr.** | | | | | | | | | |
| Deutsch-Ostafrika | 12 031 | 9 511 | 8 858 | 11 188 | 14 339 | 17 655 | 25 153 | 23 806 | 25 787 |
| Kamerun | 14 245 | 9 397 | 13 392 | 9 638 | 9 378 | 13 467 | 13 305 | 17 297 | 16 789 |
| Togo | 3 517 | 4 723 | 6 206 | 6 105 | 6 898 | 7 760 | 6 433 | 6 700 | 8 509 |
| Deutsch-Südwestafrika | 6 968 | 10 075 | 8 568 | 7 931 | 10 057 | 23 632 | 68 626 | 32 396 | 33 179 |
| Südsee-Schutzgebiete (einschl. Samoa) | 4 369 | 4 450 | 5 879 | 6 946 | 5 797 | 8 858 | 8 381 | 8 546 | 7 593 |
| Summe der Einfuhr | 41 130 | 38 156 | 42 903 | 41 808 | 46 469 | 71 372 | 121 898 | 88 745 | 91 857. |
| **B. Ausfuhr.** | | | | | | | | | |
| Deutsch-Ostafrika | 4 204 | 4 623 | 5 283 | 7 054 | 8 951 | 9 950 | 10 995 | 12 500 | 10 874 |
| Kamerun | 5 886 | 6 264 | 6 652 | 7 565 | 8 021 | 9 315 | 9 946 | 15 891 | 12 164 |
| Togo | 3 059 | 3 691 | 4 194 | 3 616 | 3 551 | 3 957 | 4 199 | 5 916 | 6 893 |
| Deutsch-Südwestafrika | 908 | 1 242 | 2 213 | 3 444 | 299 | 216 | 383 | 1 616 | 7 795 |
| Südsee-Schutzgebiete (einschl. Samoa) | 2 831 | 3 568 | 3 777 | 3 884 | 3 922 | 4 398 | 5 641 | 5 240 | 8 724 |
| Summe der Ausfuhr | 16 978 | 19 388 | 22 119 | 25 563 | 24 744 | 27 836 | 31 164 | 41 163 | 46 450. |
| **C. Gesamthandel.** | | | | | | | | | |
| Afrikanische Schutzgebiete | 50 908 | 49 526 | 55 366 | 56 541 | 61 494 | 85 952 | 139 040 | 116 122 | 121 990 |
| Südsee-Schutzgebiete | 7 200 | 8 018 | 9 656 | 10 830 | 9 719 | 13 256 | 14 022 | 13 782 | 16 317 |
| Summe | 58 108 | 57 544 | 65 022 | 67 371 | 71 213 | 99 208 | 153 062 | 129 908 | 138 307. |

Der Wert des gesamten Außenhandels der deutschen Schutzgebiete ist hiernach im Jahre 1908 gegenüber dem Vorjahr um 8,4 Millionen Mark gestiegen, wovon 5,3 Millionen auf die Ausfuhr und 3,1 Millionen auf die Einfuhr entfallen. Allerdings bleibt der Wert des Außenhandels im Jahre 1908 immer noch hinter dem des Jahres 1906 zurück. Die hohen Zahlen dieses Jahres beruhen aber nur auf den außergewöhnlichen Verhältnissen in Deutsch-Südwestafrika, dessen Einfuhr damals infolge der Anwesenheit zahlreicher Truppenmassen einen ungewöhnlich starken Umfang angenommen hatte. Nach der inzwischen erfolgten Truppenverminderung ist die Entwicklung nunmehr wieder in gleichmäßige Bahnen eingelenkt. Besonders bemerkenswert ist die starke Steigerung des Wertes der Ausfuhr aus Deutsch-Südwestafrika von 1,6 auf 7,8 Millionen Mark. Auch die Einfuhr nach Südwestafrika zeigt trotz der weiteren Truppenverminderung und trotz der Zunahme der Eigenerzeugung von Verbrauchsgegenständen aller Art noch ein Fortschreiten. Dies gilt auch für Deutsch-Ostafrika und Togo. Dagegen hat die Einfuhr in Kamerun abgenommen, was vor allem mit den geringen Kautschukpreisen und der dadurch geschwächten Kaufkraft zusammenhängen dürfte. Schwerer zu erklären ist der Rückgang der Einfuhr in den Südseebesitzungen; mitgewirkt hierzu haben u. a. wohl das Aufhören der großen Einrichtungsbezüge für die Phosphatgesellschaften und in Samoa auch noch



der zufällige Umstand, daß bedeutende Warenlager aus dem vorigen Jahre verblieben waren.

Aus der reichen Tätigkeit auf dem Gebiete des Verkehrswesens und der Verkehrspolitik erwähnt die Denkschrift in erster Linie den Fortschritt des Baues von Eisenbahnen in unseren afrikanischen Besitzungen. Wir können hier auf eine Wiedergabe der in der Denkschrift enthaltenen Zahlen über die Länge der schon im Betriebe befindlichen oder noch im Bau begriffenen und geplanten Eisenbahnstrecken verzichten, weil wir erst ganz kürzlich (S. 92) eine ähnliche Mitteilung gebracht haben. Weiter hebt die Denkschrift besonders hervor: den ausgedehnten Straßen- und Brückenbau in Kamerun und Togo, die Verbesserung der Verkehrsverbindungen unserer Südseegebiete mit Singapore und ihres Küstenverkehrs namentlich in Neuguinea, das Zustandekommen der ersten Telefunkenverbindungen auf den Südseeinseln (Versuche zur Herstellung gleichartiger Verbindungen zwischen unseren westafrikanischen Besitzungen und dem Mutterlande sind im Gange), die Einstellung eines Heckraddampfers auf dem Rufiji und den Bau eines kleinen Lagunenkanals in Togo. Dagegen sind die Flußverbesserungen in Kamerun wegen der zu großen Schwierigkeiten bei den gegebenen Mitteln noch nicht vorwärtsgeschritten. Eine namentlich dem Holzverkehr dienende Drahtseilbahn in West-Usambara ist ein stattliches Werk der Privatwirtschaft. Die Denkschrift weist auch an dieser Stelle darauf hin, daß mit der Ausgestaltung des Verkehrswesens, namentlich mit dem Fortschreiten des Eisenbahnbaues, eine rege schöpferische und sonstige Verwaltungstätigkeit Hand in Hand geht. Dahin gehören die Arbeitergestellung und -fürsorge, die Ausübung der Bahnpolizei, die Abschließung von Verträgen mit Bauunternehmern u. dgl. m.

Über die Finanzlage der Schutzgebiete kann die Denkschrift die erfreuliche Feststellung machen, daß ihre günstige Entwicklung anhält. Die eigenen Einnahmen der Schutzgebiete zeigen im Rechnungsjahre 1907 mit insgesamt 21 703 000 Mark gegenüber 1906 mit 16 524 000 Mark eine Zunahme von mehr als 30 v. H. und werden voraussichtlich nach einem vorübergehenden Rückgang im Rechnungsjahre 1908 in den Jahren 1909 und 1910 eine weitere Steigerung um nahezu 50 v. H. auf rund 32 Millionen Mark aufweisen. Die bedeutende Steigerung für 1909 und 1910 ist zu erwarten aus den Einnahmen, die dem Landesfiskus von Deutsch-Südwestafrika aus der Ausbeutung der Diamantfelder dieses Schutzgebiets zufließen werden. In den meisten Schutzgebieten hat das Berichtsjahr eine Steuerreform gebracht oder die Neueinführung von Steuern überhaupt. Vorwiegend ist die Kopfsteuer wahlweise eingeführt, d. h. in der Form, daß sie unter gewissen Bedingungen durch Steuerarbeit ablösbar ist. Nur in Samoa ist die geplante Einkommensteuer nicht zustande gekommen. Die Haupttätigkeit in der Finanzwirtschaft der Schutzgebiete vollzieht sich immer mehr in diesen selbst. Neuerdings ist für die afrikanischen Besitzungen auch die Finanzverwaltung nebst Abnahme der Rechnungen in die Schutzgebiete verlegt worden. Bemerkenswert ist im Berichtsjahre die Einwirkung der Eisenbahnen auf die Steigerung der Steuereinnahmen in den von der Eisenbahn erreichten Gebieten gewesen.

Als Anlagen sind der Denkschrift neben zahlreichen statistischen Übersichten noch Berichte über die Tätigkeit der Botanischen Zentralstelle, über die Arbeit des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees, über die Kolonialschulen in Witzenhausen-Wilhelmshof und in Maria-Engelport bei Treis (Mosel) sowie über die Verwendung des Afrikafonds beigegeben.

---



# KLEINE MITTEILUNGEN.

Die Eisenbahnen Deutschlands im Rechnungsjahre 1908. Von der im Reichseisenbahnamte bearbeiteten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, abgesehen von den sogenannten Kleinbahnen, ist vor kurzem im Verlage der Königl. Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn in Berlin der die Ergebnisse des Rechnungsjahrs 1908 umfassende Band XXIX erschienen. Im folgenden stellen wir die diesem Bande entnommenen wesentlichsten Zahlen für 1908 den im vergangenen Jahre (Archiv 1909, S. 275 ff.) mitgeteilten Verkehrszahlen für 1907 gegenüber. Dabei sind wiederum die Ziffern für das weiter zurückliegende Jahr, soweit sie nicht im Texte besondere Erwähnung gefunden haben, den entsprechenden Ziffern für das Berichtsjahr in Klammern beigefügt.

Die Eigentumslänge der deutschen vollspurigen Eisenbahnen ist von 56 420 km am Ende des Rechnungsjahrs 1907 auf 57 354 km am Ende des Rechnungsjahrs 1908, also um 934 km oder 1,7 v. H., gewachsen, während 1907 der Zuwachs gegenüber dem Rechnungsjahre 1906 nur 673 km oder 1,2 v. H. betragen hatte. Von der Gesamtlänge entfielen 1908 53 102 (52 206) km oder 92,6 (92,5) v. H. auf Staatsbahnen und 4252 (4214) km oder 7,4 (7,5) v. H. auf Privatbahnen. Nach der Betriebsart waren 1908 34 038 km oder 59,3 v. H. Hauptbahnen und 23 316 km oder 40,7 v. H. Nebenbahnen gegen 33 782 km oder 59,9 v. H. Haupt- und 22 638 km oder 40,1 v. H. Nebenbahnen im Jahre 1907. Die Zunahme war also wiederum bei den Nebenbahnen, wo sie 678 km oder 3,0 v. H. betrug, wesentlich höher als bei den Hauptbahnen, die nur einen Zuwachs von 256 km oder 0,8 v. H. aufzuweisen hatten. Auf je 100 qkm kamen 1908 10,56 (10,39) km und auf je 10 000 Einwohner 9,07 (9,09) km Eisenbahnen.

An Betriebsmitteln zur Bewältigung des Verkehrs standen den vollspurigen deutschen Eisenbahnen im Rechnungsjahre 1908 25 634 (24 259) Lokomotiven, 53 586 (50 097) Personenwagen und 535 999 (511 150) Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung. Die Zunahme war diesmal verhältnismäßig am höchsten bei den Personenwagen, wo sie 7,0 (6,1) v. H. ausmachte, während sie bei den Lokomotiven auf 5,7 (6,1) v. H. und bei den Gepäck- und Güterwagen sogar auf 4,9 (6,7) v. H. zurückgegangen ist. Die Beschaffungskosten der Fahrzeuge haben sich von 3 348,78 auf 3 621,87 Millionen Mark oder um 8,2 (9,2) v. H. erhöht. Ihre Steigerung ist also, wenn sie auch gegenüber der des Vorjahrs zurückgeblieben ist, im Verhältnis zur Vermehrung in der Zahl der Fahrzeuge selbst doch immer noch recht hoch gewesen.

An Zügen entfielen auf die Betriebslänge:

1907 .... 12 000 oder durchschnittlich täglich 32,88 Züge,
1908 .... 11 812 - - - 32,36 - .

Während 1907 noch die Zahl der Züge gegenüber dem Vorjahr um 537 oder durchschnittlich täglich um 1,47 Züge zugenommen hatte, ist sie 1908 um 188 oder durchschnittlich täglich um 0,52 Züge zurückgegangen.

Infolgedessen ist auch die Zahl der von den eigenen und fremden Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen auf den vollspurigen Betriebstrecken geleisteten Wagenachskilometer im Rechnungsjahre 1908 mit 25 695,68 Millionen gegenüber dem Vorjahre mit 25 934,34 Millionen um 238,66 Millionen

oder 0,9 v. H. zurückgeblieben. Der Rückgang entfällt ausschließlich auf die Gepäck- und Güterwagen, deren Wagenachskilometerzahl 1908 18 287,05 (18 769,27) Millionen oder 3,1 v. H. weniger betrug als im Rechnungsjahre 1907, während die Zahl der Wagenachskilometer bei den Personenwagen von 6679,20 auf 6898,64 Millionen oder um 3,3 v. H. und bei den Postwagen sogar von 485,87 auf 509,98 Millionen oder um 5,0 v. H. gestiegen ist. Entsprechend dem Rückgang in der Zahl der Züge und der geleisteten Wagenachskilometer hat auch die Zahl der von den eigenen und fremden Lokomotiven in Zügen, im Vorspanndienste, bei Leerfahrten und im Rangierdienste zurückgelegten Lokomotivkilometer 1908 mit 1085,22 Millionen nicht die Zahl des Vorjahrs (1101,87 Millionen) erreicht. Der Rückgang betrug 1,5 v. H.

Die Abnahme in der Zahl der Züge, der Wagenachs- und Lokomotivkilometer findet ihre Erklärung darin, daß die zu befördernde Nutzlast, die sich aus dem Gewichte der Personen nebst Handgepäck (zu je 75 kg gerechnet), des Gepäcks, der Hunde, des Viehes und der Güter aller Art zusammensetzt, 1908 mit 52 176,24 Millionen Tonnenkilometern um 2,4 v. H. niedriger war als 1907, wo sie sich auf 53 466,64 Millionen Tonnenkilometer belaufen hatte. Im Gegensatze hierzu ist die tote Last (das Eigengewicht der Lokomotiven, Tender, Wagen, Triebwagen) von 159 769,78 auf 161 514,88 Millionen Tonnenkilometer, also um 1,1 v. H., gestiegen. Auf jedem Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge wurde 1908 eine Gesamtlast von 3,75 (3,80) Millionen Tonnen bewegt.

Der Personenverkehr hat für das Rechnungsjahr 1908 im Gegensatze zum Vorjahr eine lebhafte Steigerung der Einnahmen aufzuweisen. An Einnahmen aus dem Personenverkehr wurden 1908 773,19 (747,91) Millionen Mark, mithin 3,4 v. H. mehr als 1907, erzielt. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 13 903 (13 634) Mark, also gegen das Vorjahr mehr 269 (36) Mark oder 2,0 (0,3) v. H.

Der Anteil der einzelnen Wagenklassen an der Gesamteinnahme aus der Personenbeförderung betrug:

| | 1907 | 1908 |
|---|---|---|
| bei der I. Klasse ......... | 3,42 v. H. | 3,16 v. H. |
| - - II. - ......... | 18,47 - | 17,84 - |
| - - III. - ......... | 42,55 - | 41,67 - |
| - - IV. - ......... | 33,76 - | 35,19 - |
| - - Militärbeförderung .. | 1,80 - | 1,84 - |
| | 100,00 v. H. | 100,00 v. H. |

Die außerordentlich starke Abwanderung in die niedrigere Wagenklasse, von der im Vorjahre zu berichten war, hat also 1908 keine wesentlichen weiteren Fortschritte gemacht und scheint allmählich zum Stillstande zu kommen.

An Personenkilometern wurden 1908 im ganzen 30 989,54 (29 633,30) Millionen — 4,6 v. H. mehr als 1907 — zurückgelegt. Die durchschnittliche Einnahme für ein Personenkilometer betrug 2,40 (2,42) Pf. Auf jeden Einwohner Deutschlands entfielen 1908 durchschnittlich 22 (21) Eisenbahnfahrten mit einer durchschnittlichen Wegestrecke von 22,75 (22,88) km.

Beim Güterverkehr ist, wie dies schon aus den Angaben über die von den Güter- und Gepäckwagen geleisteten Wagenachskilometer zu schließen war, für 1908 ein nicht unbeträchtlicher Rückgang zu verzeichnen, und zwar

sowohl hinsichtlich des Umfanges als hinsichtlich der Erträgnisse. Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer der gegen Frachtberechnung beförderten Güter mit Ausschluß des Postguts ist von 47 906,12 Millionen im Rechnungsjahre 1907 auf 45 839,81 Millionen im Jahre 1908 oder um 4,3 v. H., die Einnahme aus dem Güterverkehr im gleichen Zeitraume von 1 793,72 auf 1 726,84 Millionen Mark oder um 3,7 v. H. zurückgegangen. Jedes Kilometer brachte 1908 nur eine Einnahme von 30 465 (32 080) Mark, also gegen das Vorjahr 1 615 Mark oder 5,0 v. H. weniger.

Die Bauaufwendungen für die vollspurigen deutschen Bahnen erreichten 1908 eine Höhe von 16 022,28 (15 392,70) Millionen Mark; sie haben mithin eine Vermehrung um 4,1 (4,0) v. H. erfahren.

Bei den dem öffentlichen Verkehr dienenden Schmalspurbahnen sind wiederum nur geringe Änderungen eingetreten. Die Eigentumslänge dieser Bahnen — ausschließlich der sogenannten Kleinbahnen — betrug am Ende des Rechnungsjahrs 1908 2116 (2100) km. An Betriebsmitteln standen 478 (461) Lokomotiven, 1243 (1219) Personenwagen und 10 836 (10 499) Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung. Von diesen Fahrzeugen wurden 157 431 597 (156 064 497) Wagenachskilometer geleistet. Die Baukosten der Schmalspurbahnen beliefen sich Ende 1908 auf 161,55 Millionen Mark gegen 158,74 Millionen Mark Ende 1907.

---

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



# ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**Nr. 6.** **BERLIN, MÄRZ.** **1910.**



## Briefmarken- und Postkarten-Automaten bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

Von Baurat Lerche, Ober-Telegrapheningenieur im Reichs-Postamt.

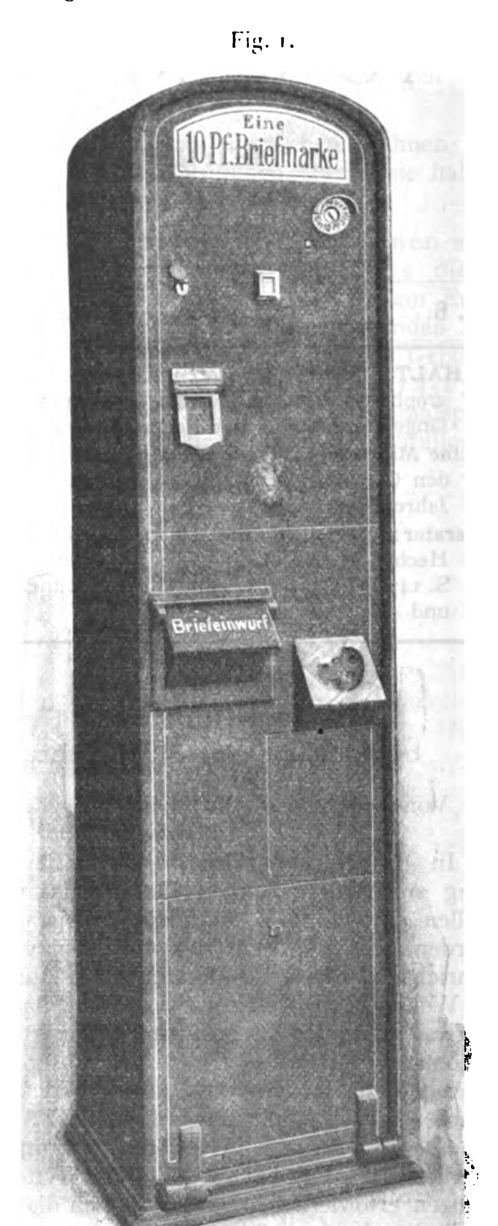
In den letzten Jahren ist von der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung zur Bequemlichkeit des Publikums und zur Entlastung der Schalterstellen eine große Zahl Briefmarken- und Postkarten-Automaten aufgestellt worden. Es wird für unsere Leser von Interesse sein, Näheres über die Einrichtung dieser Automaten zu erfahren.

Wenn wir das Gehäuse der in Fig. 1 dargestellten und zur Zeit nach laufendem Vertrag an die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung gelieferten Briefmarkenautomaten öffnen, so bietet sich unserem Auge ein fast verwirrendes Durcheinander von Rädern, Schrauben, Federn und Hebeln. Das erklärt sich leicht schon dadurch, daß in einem solchen Apparate gegen 1000 Maschinenteilchen zu einem Werke vereinigt sind. Ist nun auch, wie mehrjährige praktische Erfahrung dargetan hat, jedes dieser Teilchen zu einem gesicherten Wirken des Ganzen erforderlich, so werden doch die Aufgaben des Apparats mit einfachen, auch dem Laien wohl verständlichen Mitteln gelöst. Wir können uns deshalb leicht die Frage beantworten, wie es kommt, daß uns der Automat nach Einwurf eines Zehnpfennigstücks zuverlässig eine sorgfältig abgetrennte Zehnpfennigmarke verabfolgt, daß er aber Falschstücke, die der Schalterbeamte kaum als solche erkennen würde, augenblicklich zurückweist, ohne sich auch nur im geringsten zum Verausgaben der Marke anzuschicken.

Das diesen Vorgang regelnde Triebwerk setzt sich im wesentlichen zusammen aus den Vorrichtungen zum Prüfen der Geldstücke, zum Verausgaben der Marken und zum mechanischen Antreiben der beweglichen Teile.

Der Münzprüfer, eine auch bei jedem gewöhnlichen Verkaufsautomaten in mehr oder weniger vollkommener Form vorhandene Vorrichtung, hat die Aufgabe, nur kursfähige Zehnpfennigstücke anzunehmen und zu der Stelle zu führen, wo das Werk zum Verausgaben von Marken oder Postkarten ausgelöst werden kann, dagegen alle übrigen in die Geldeinwurföffnung geworfenen Gegenstände, insbesondere Falschstücke und Metallscheiben derart auszuscheiden, daß sie einerseits keine Verausgabung herbeiführen und anderseits den später eingeworfenen guten Geldstücken nicht den Weg zum Auslösen des Apparats versperren. Seine Wirkungsweise ist folgendermaßen. Zunächst sperrt er mit seiner gerade für ein Zehnpfennigstück passenden Geldeinwurfsöffnung *a* (Fig. 2) allen Stücken den Eintritt, die nach irgend einer Richtung die Abmessungen eines kursfähigen Zehnpfennigstücks überschreiten. Nun leitet er die Stücke, die diese erste Prüfung überstanden haben, zu einer schiefen Ebene *b-c*, auf der sie sich, von einer schrägen Seitenwand *d* gegen Umfallen gestützt, nur durch Rollen fortbewegen können. Was also nicht wie Geld rollt (beispielsweise unrunde, rauhe oder sehr leichte Stücke) bleibt auf der schiefen Ebene stehen und kommt deshalb nicht an die Stelle, wo es den Apparat zum Verausgaben der Marke anregen kann. Die schiefe Ebene und die schräge Seitenwand, die dem guten Zehnpfennigstücke sicheren Halt geben, entziehen diesen Halt nun aber den Stücken, die dünner oder kleiner als Zehnpfennigstücke sind. Beide haben nämlich einen Schlitz: die schiefe Ebene einen, der etwas enger ist als die Dicke eines Zehnpfennigstücks, die Seitenwand einen, der etwas schmaler ist als der Durchmesser des Zehnpfennigstücks. Stücken, die dünner sind als ein Zehnpfennigstück, öffnet sich also der Boden; Stücke mit kleinerem Durchmesser verlieren oben den seitlichen Halt und kippen durch den Schlitz der Seitenwand hinaus.

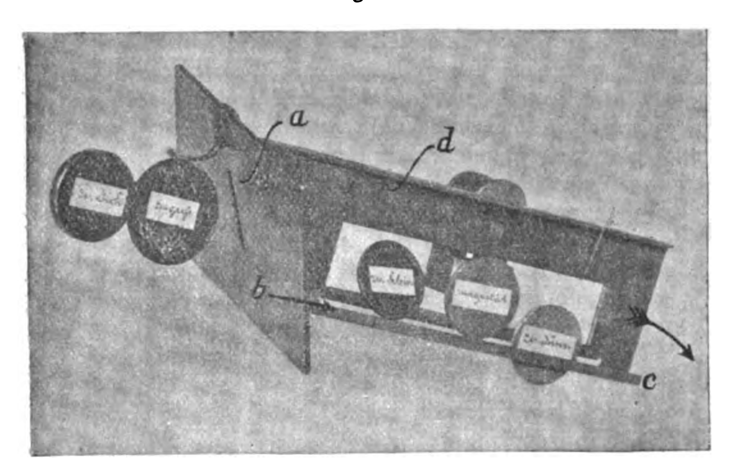
Fig. 1.



Diese Stücke kommen also nicht an das Ziel. Die gewöhnlichen Verkaufsautomaten begnügen sich nun mit der bisher beschriebenen (Abmessungs-) Prüfung; bei ihnen wirkt danach jedes rollende Stück, das nicht dicker, nicht größer, nicht dünner und nicht kleiner als das Zehnpfennigstück ist. Die Genauigkeit dieser Prüfung wird bei den Postwertzeichenautomaten ziemlich weit getrieben, indem schon Stücke nicht zur Wirkung kommen, deren Abmessungen in einer einzigen Richtung um 0,03 mm von denen kursfähiger Zehnpfennigstücke abweichen. Eine genauere, technisch sehr wohl ausführbare Prüfung der Abmessungen hätte den Nachteil, daß verhältnismäßig viel öfter, als dies bei der jetzigen Einstellung schon geschieht, auch kursfähige Zehnpfennigstücke ausgeschieden würden, weil sie eine geringfügige Verletzung haben. Ungünstig für eine zu feine Abmessungsprüfung ist auch der Umstand, daß Zehnpfennigstücke namentlich in der Dicke untereinander abweichen, und zwar nicht nur, weil abgegriffene Stücke neben neuen im Verkehr sind, sondern auch weil bei den verschiedenen Prägeausgaben Abweichungen in der Dicke vorkommen. Praktisch muß deshalb mit Dicken von 1,2 bis 1,6 mm ge-



Fig. 2.

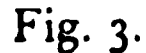


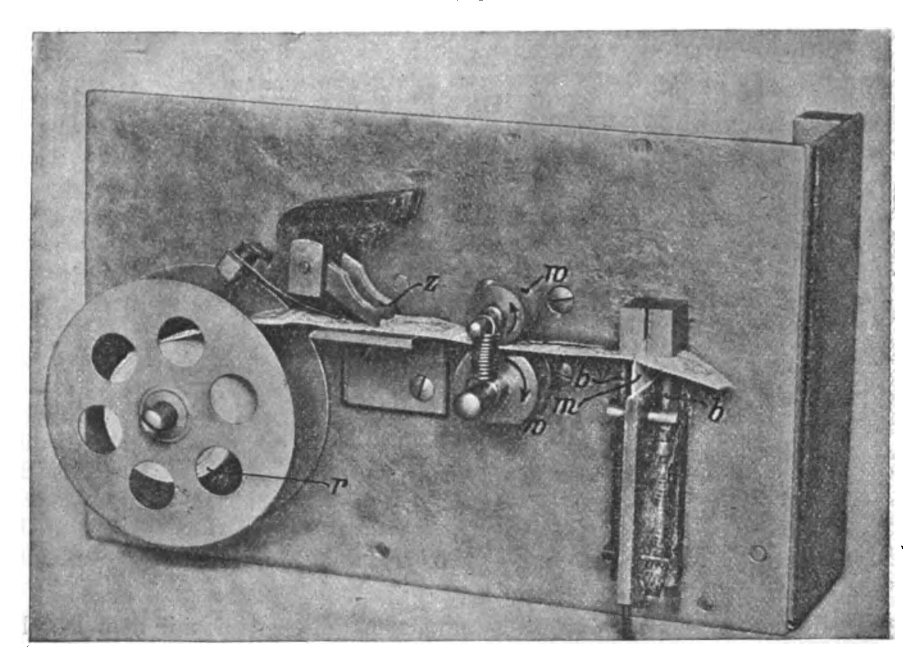

rechnet werden, so daß demnach alle runden Metallscheiben mit dem Durchmesser des Zehnpfennigstücks die Prüfung bestehen, sofern nur ihre Dicke zwischen diesen beiderseits noch um 0,03 mm erweiterten Grenzen liegt. Mit Rücksicht darauf, daß die Markenautomaten geldwerte Gegenstände verabfolgen und somit unlautere Elemente zum Einwerfen von Metallscheiben u. dgl. besonders anreizen, geht man hier mit dem Prüfen noch weiter. Man führt das auf der Ebene herabrollende Stück an einem Magneten vorbei. Dieser hält alles ihm Anziehenswerte fest, also Eisenscheiben und Stücke, die nahezu aus reinem Nickel bestehen. Entgegen der verbreiteten Ansicht, daß die Kursfähigkeit des Geldes nur durch genaueres Wiegen geprüft werde, findet hier eine Prüfung durch Wiegen nicht statt. Dies würde auch gar nicht zum Ziele führen, weil innerhalb der Gewichtsgrenzen des leichtesten und schwersten Zehnpfennigstücks das Gewicht von Scheiben aus Messing, Kupfer und Eisen liegt, die in den Abmessungen Zehnpfennigstücken gleichen.

Die im Münzprüfer als unbrauchbar ausgeschiedenen Stücke fallen sofort, und die im Prüfer liegen gebliebenen durch eine Bewegung des Münzprüfers — die durch Ausüben eines Druckes auf einen an der Vorderseite des Apparats

befindlichen Knopf erzeugt werden kann — in eine unter dem Prüfer angebrachte trichterförmige Auffangvorrichtung und gelangen von dieser durch einen Fallschacht in die Schale, in der sonst die Marken verausgabt werden. Es ist erforderlich, in dieser Weise ausgeschiedene Geldstücke zurückzugeben, damit das Publikum in dem Falle, daß etwa ein kursfähiges Geldstück einmal ausgeschieden sein sollte, nicht benachteiligt wird. Die ganze Prüfung dauert etwa 1 Sekunde.

Eine gewisse Vervollständigung erfährt der Münzprüfer noch dadurch, daß die zuletzt eingeworfenen und zur Wirkung gekommenen Stücke unter einer Glasscheibe, dem Münzfenster, zur Schau gestellt werden und dadurch den Nachweis ermöglichen, daß ein ungültiges Stück den Apparat ausgelöst hat. (Fig. 1 zeigt das einen kleinen Vorsprung bildende Münzfenster. Bei den neueren Apparaten ist das Münzfenster etwas kleiner und liegt in der Ebene der Vorderwand des Apparats.)


Fig. 3.




Ist nun das eingeworfene Stück bei der Prüfung nicht zurückgewiesen worden, so nimmt es seinen Weg zum Auslösen der Antriebsvorrichtung, und zwar speichert es, indem es aus einer gewissen Höhe frei herabfällt, in sich die lebendige Kraft auf, die zum Auslösen erforderlich ist. Diese Antriebsvorrichtung — einen Federmotor, dessen zwei 5 cm breite, 8,5 m lange und 5 kg schwere Federn durch Aufziehen gespannt werden — können wir uns wie den motorischen Teil des Schlagwerks einer Uhr vorstellen, der im allgemeinen durch eine Sperre angehalten ist, und der nur infolge Aufhebens der Sperre — bei der Uhr durch die Bewegung der mit dem kleinen Uhrzeiger verbundenen Hebelchen, hier durch das auffallende Geldstück — auf kurze Zeit in Betrieb gesetzt und durch Einfallen der Sperre wieder angehalten wird. In dieser Betriebszeit macht nun das Antriebswerk die erforderlichen drehenden Bewegungen, die durch Zahnräder auf die Vorrichtung zum Herausgeben der Marken übertragen werden. Nach jedesmaligem Einwurf eines Geldstücks entstehen also

die Bewegungen und technischen Handgriffe der Ausgabevorrichtung. Diese besteht im wesentlichen aus einem Walzenpaare *w w* (Fig. 3), das durch die ihm von der Antriebsvorrichtung (in der Richtung der Pfeile) erteilte Bewegung eine Zehnpfennigmarke des zu einer Rolle *r* gewickelten Markenstreifens etwa um e i n e Markenlänge vorschiebt. Dadurch kommt die jeweilig erste Durchlochung — nach Eingreifen einer in der Anmerkung beschriebenen Regelvorrichtung — genau über einem Messer *m* zu liegen, das alsdann die erste Marke des Streifens abtrennt. Sollen, wie bei den Fünfpfennigmarken, zwei Stück verausgabt werden, so werden die Walzen von dem Antriebsmechanismus zu einer zweimaligen Umdrehung veranlaßt, so daß sie den Markenstreifen um etwa zwei Markenlängen vorschieben. Ohne die Regelvorrichtung — den vielleicht wichtigsten, patentierten Teil des Apparats — müßten die Walzen und ihre Antriebsvorrichtung außerordentlich genau arbeiten. Denn wenn diese den für einen derartig stark beanspruchten Apparat gewiß sehr geringen Vorschubfehler von $^1/_{100}$ mm machten, würde durch Addieren des Fehlers schon bei dem 300. Vorschube der schon sehr störende Vorschubfehler von 3 mm eintreten; beim 1000. Vorschube würde der Fehler auf 10 mm gewachsen sein, so daß also von zwei aneinander grenzenden Marken etwa je die Hälfte abgeschnitten und verausgabt würde. Fehler in der obengenannten Geringfügigkeit entständen aber auch zeitweilig bei einem an sich noch so genau arbeitenden Walzenvorschube, weil sich die Marken infolge der ihnen aus der umgebenden Luft zugeführten Feuchtigkeit in ihrer Lage um Beträge dieser geringen Größenordnung verändern. Tatsächlich wurden denn auch die Marken bei den ersten Automaten, denen diese Regelvorrichtung fehlte, häufig zerschnitten, und es war auch trotz verschiedener technischer Kunstgriffe nicht möglich, mehr als 200 Marken ohne Betriebsunterbrechung fehlerfrei zu verkaufen.*)

Zum Loslösen einer Marke werden die auf beiden Seiten der durchzuschneidenden Durchlochung gelegenen Marken durch federnde Bolzen *b b* festgeklemmt; dann bohrt sich das Messer mit einer keilförmigen Spitze in die Mitte der Durchlochung ein und schlitzt diese auf. (In der Abbildung ist die Stellung kurz vor dem endgültigen Abtrennen der Marke dargestellt.) Das Messer hat die keilförmige Gestalt erhalten und wird außerdem absichtlich nicht zu scharf gehalten, damit — wie bei dem gewöhnlichen Abtrennen mit der Hand — mehr ein Reißen als ein Schneiden stattfindet. Dadurch werden zugleich auch noch kleine Ungenauigkeiten des Vorschubs ausgeglichen, und es werden so die Marken, in der Durchlochung gelöst, verausgabt.

Nachdem hiermit die wesentlichsten technischen Einrichtungen der Automaten beschrieben worden sind, mögen noch zwei von den vielen technischen Kniffen erwähnt werden, die den Zweck haben, auch in außergewöhnlichen Fällen

*) Die Regelung erfolgt in der Weise, daß man die Marke von den Walzen absichtlich nicht weit genug vorschieben, und daß man den letzten kleinen Teil der Vorschubarbeit von einem sich hin und her bewegenden Rechen machen läßt, dessen Zinken (*z*) in die Durchlochung des Markenstreifens einfallen und diese jedesmal bis zur richtigen Stelle vorschieben. Damit die Walzen diese Vorschubarbeit des Rechens nicht hindernd beeinflussen, besitzt eine von ihnen eine Abflachung, die, so lange der Rechen in Tätigkeit ist, den Markenstreifen ungehindert durch das Walzenpaar durchtreten läßt. Ungenauigkeiten des Rechenvorschubs sind insofern belanglos, als sie sich nicht summieren. Denn angenommen, der Rechen hätte bei seinem als Regel auf 2 mm bemessenen Vorschube 0,5 mm zu weit vorgeschoben — was noch ein ordnungsmäßiges Abtrennen in der Durchlochung gestatten würde — so fiele er bei seinem nächsten Vorschub um $^1/_2$ mm später in die Durchlochung, würde somit nur $1^1/_2$ mm vorschieben, die vorherige Ungenauigkeit also ausgleichen.



den Käufer vor Schaden zu bewahren. So besteht der Boden der Schale, in die die verausgabte Marke zum Entnehmen für den Käufer fällt, nicht einfach aus einer glatten Fläche, sondern aus vielen kleinen drehbaren Walzen (Fig. 4). Diese Einrichtung hat sich als ein wirksames und einfaches Mittel gegen den bei den ersten Apparaten beobachteten Mangel bewährt, daß die Marken bei feuchter Witterung am Boden der Ausgabeschale festklebten, sobald der Käufer sie bei dem Versuche der Wegnahme unbeabsichtigt ein wenig gegen den Boden der Schale drückte. Dann ist hier die Vorrichtung zu nennen, die meldet, sobald der Markenvorrat ausverkauft ist, und die bewirkt, daß danach eingeworfene Geldstücke zurückgegeben werden. Die Einrichtung besteht aus einem einarmigen Hebel, der gegen das Apparatgehäuse elektrisch isoliert und unter Zwischenschaltung der elektrischen Meldevorrichtungen an den einen Pol einer Batterie geschlossen ist. Der Hebel schleift leicht auf der Markenbandrolle und ist durch diese von der an den anderen Pol der Batterie gelegten Metall-

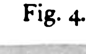
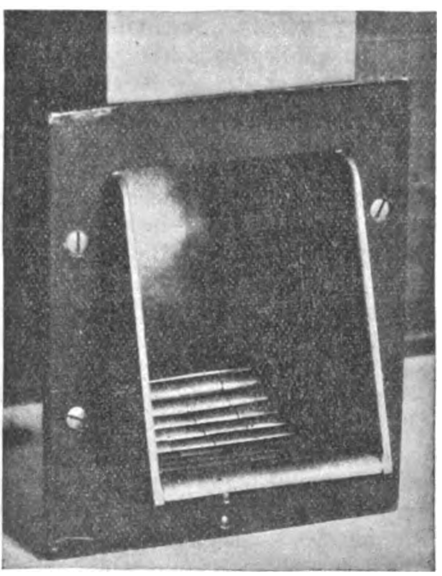


Fig. 4.



welle, auf der sich das Markenband abwickelt, isoliert. Sobald jedoch dadurch, daß das Markenband bis zu Ende verkauft ist, die letzte isolierende Papierschicht zwischen Hebel und Welle weggezogen wird, schließt sich zwischen beiden der Stromkreis, und es wird der mit dem Füllen des Apparats betraute Beamte durch ein hörbares und sichtbares Zeichen — wie bei den bekannten elektrischen Hausklingeln — benachrichtigt. Zugleich wird noch in der Geldeinwurfsrinne eine Art Weiche umgestellt, die alle etwa noch eingeworfenen Geldstücke von dem Wege zur Auslösung ablenkt, zur Ausgabeschale führt und so zurückgibt.

Im Anschluß an die Beschreibung des Markenautomaten ist die Wirkungsweise der Postkartenautomaten mit wenigen Worten zu erledigen, einmal weil sehr viele Teile — schon mit Rücksicht auf billige fabrikmäßige Herstellung — die gleichen sind wie beim Markenautomaten, beispielsweise der Münzprüfer, das Münzfenster, der Federmotor, die Antriebsvorrichtung, dann aber weil sich der einzige abweichende Teil, die Ausgabevorrichtung, hier einfacher gestaltet, wo an die Stelle der dünnen, mit hygroskopischem Klebstoffe bestrichenen Marke

die von einer Maschine leichter zu handhabende Postkarte tritt. Die Karten sind, um ihre Behandlung durch die Maschine zu erleichtern, derartig aufgestapelt, daß kreuzförmig zu den beiden untersten genau sich deckenden Karten zwei andere sich deckende Karten aufgelegt werden, und daß wieder kreuzförmig zu diesen, und somit mit den untersten sich deckend, zwei weitere Karten aufgelegt werden usf. Die Ausgabevorrichtung stellt sich nun als ein Gebilde von Führungs- und Halteeisen dar, in dem ein Stapel von 750 kreuzförmig geschichteten Postkarten gegen Umfallen gesichert aufgestellt werden kann, und das unten eine aus zwei Klappenpaaren bestehende Einrichtung hat. Diese Klappenpaare bewegen sich, nachdem der Antrieb durch Einwurf eines Zehnpfennigstücks eingeleitet worden ist, abwechselnd so, daß das eine den beiden zu unterst liegenden Karten die Unterstützung entzieht und das andere gleichzeitig, durch Stützen der kreuzförmig über diesen lagernden Karten, den übrigen Stapel hält. Die der Unterstützung beraubten Karten fallen durch einen Schacht zur Ausgabestelle.

Die Gehäuse der Marken- wie der Postkartenautomaten sind im wesentlichen gleich. Sie sind in einfachsten Formen aus Eisenblech gebogen und, wie dies bei dem 150 kg schweren Apparat erforderlich ist, im Inneren kräftig verstärkt. Äußerlich unterscheiden sie sich, abgesehen von der Aufschrift, nur dadurch, daß an Stelle der Marke eine Postkarte zur Schau gestellt, und daß die Ausgabeschale geändert ist.

Der in der Fig. 1 dargestellte Apparat ist mit einem Briefkasten vereinigt. Hierzu ist ein von den Werkteilen nicht beanspruchter Raum im Gehäuse verwendet. Der ausgiebigen Benutzung dieser Einrichtung steht zunächst noch der Umstand entgegen, daß der Raum beschränkt ist und nur einen kleinen Leerungsbeutel aufnehmen kann. Auch mit Postkartenapparaten kann der Briefkasten vereinigt werden.

Alle Werkteile der Apparate sind in Präzisionsmassenarbeit maschinell hergestellt. Es gleicht deshalb jedes Teilchen in denjenigen Abmessungen, die für das gegenseitige Ineinandergreifen wichtig sind, bis auf $^1/_{100}$ mm seinem Idealtypus. Die meisten Teile können beim Zusammenbau der Apparate ohne weitere Bearbeitung mit der Hand in den mechanischen Organismus eingegliedert werden. Für jedes etwa verbrauchte Teilchen kann ein Ersatzteil eingefügt werden, der, ohne daß er weiterer Bearbeitung bedarf, sofort seinen Zweck vollkommen erfüllt. So kommt es auch, daß der Apparat in gewisser Beziehung sorgfältiger und zuverlässiger als der Mensch arbeitet. Denn trotzdem sich ihm als leblosem Verkäufer, häufig Betrüger*) mit falschem Gelde nahen, bleiben seine Kassenausfälle mäßig. Beide Apparate sind denn auch zweifellos das Beste, was zur Zeit auf diesem Gebiet überhaupt besteht. Sie haben in technischer Beziehung einen hohen Grad der Vervollkommnung erreicht. Die Apparate werden von der Deutschen Post- und Eisenbahn-Verkehrswesen A. G. hergestellt.

Die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung wird in einigen Monaten über 500 Automaten im Betriebe haben. Diese werden, falls die Benutzung ebenso bleibt wie bisher, im Jahre für etwa $3^1/_2$ Millionen Mark Postwertzeichen absetzen.

Von anderen Postverwaltungen, die Automaten derselben Art im Betrieb oder wenigstens zur Probe haben, sind hier zu nennen: Argentinien, Belgien,

*) Im strafrechtlichen Sinne handelt es sich nach der Praxis der Gerichte um einfachen Diebstahl.



Canada, England, Frankreich, Holland, Indien, Österreich, Ungarn, Rumänien, Rußland, Schweden und die Vereinigten Staaten von Amerika.

Das Verdienst, die Apparate zur einwandfreien Gebrauchsfähigkeit gebracht zu haben, gebührt in erster Linie dem Ingenieur Abel, der in jahrelanger Arbeit den Ursachen so vieler kleiner Störungen nachgespürt und sie in geschickter Weise beseitigt hat.

---

## Postalisches aus Britisch-Westindien und die Anfänge transatlantischer Postschiffahrt.*)

Von Diederich, Ober-Postsekretär in Berlin.

Es gab eine Zeit, in der das heutige Britisch-Westindien als die schönste und wertvollste Perle im Kranze der überseeischen britischen Besitzungen galt. Um seine westindischen Inseln hat England mit Frankreich und Spanien Jahrhunderte lang blutigen Kampf zu Wasser und zu Lande geführt. Zu Anfang des 18. Jahrhunderts waren außer einigen kleinen Antillen (Montserrat, St. Kitts, Nevis, Antigua) nur Jamaica und Barbados Eigentum der britischen Krone. In der Gründungsgeschichte des britischen Kolonialreichs bilden die Kämpfe auf den westindischen Inseln und die Seesiege im Karibischen Meere eines der bemerkenswertesten und ruhmvollsten Kapitel. Erwähnen wollen wir nur die Eroberung des spanischen Jamaica unter Admiral Penn und General Venables im Jahre 1655; den Seesieg des Admirals Rodney über den französischen Admiral de Grasse auf der Höhe von St. Lucia am 12. April 1782, der Britannien die Vorherrschaft zur See verschaffte; die Besitznahme des bis dahin spanischen Trinidad im Jahre 1797 und die blutigen Kämpfe mit den Franzosen auf dem Festungshügel Morne Fortuné in St. Lucia im Jahre 1803. Der Geschützdonner aus den westindischen Gewässern hallte wieder in den Friedenschlüssen der europäischen Mächte, und veränderlich wie das Kriegsglück war auch das politische Schicksal der Antillen. Einige dieser Inseln wechselten im Laufe weniger Jahrzehnte wiederholt ihre Besitzer. So kam das französische Grenada, das bereits 1700 auf 3 Zuckerrohr- und 52 Indigopflanzungen 251 Weiße zählte, 1763 durch den Frieden von Paris an England, während gleichzeitig St. Lucia an Frankreich zurückgegeben wurde. Im Jahre 1779 wurde Grenada von den Franzosen wieder erobert, fiel jedoch im Jahre 1783 durch den Friedenschluß von Versailles an England zurück. Jamaica und insbesondere das seit 1605 von den Engländern besiedelte Barbados waren schon um die Wende des 17. Jahrhunderts als Pflanzungskolonien hoch entwickelt, vor allem blühte

*) Benutzte Quellen:
William Lewins, Her Majesty's Mails, London 1864.
Herbert Joyce, The History of the Post Office, London 1893.
Arthur H. Norway, History of the Post Office Packet Service between the years 1793—1815, London 1895.
C. Washington Eves, The West Indies, London 1891.
The West Indies, issued by the Emigrants' Information Office, London 1908.
Außerdem Jahresberichte der Kolonial-Verwaltungen von Britisch-Westindien aus den Jahren 1907 und 1908.



eine bedeutende Zuckerrohr-Pflanzungswirtschaft. Die Insel Barbados (166$^1/_4$ engl. Quadratmeilen groß) hatte bereits 1684 eine Bevölkerung von 20 000 Weißen und 46 000 Negersklaven; auf Jamaica war um diese Zeit Port Royal, das die Geschichtschreiber jener Tage als »the richest spot in the universe« beschrieben, der Hauptstützpunkt der britischen Macht in Westindien.

Von Posteinrichtungen in Britisch-Westindien erfahren wir zuerst aus einer königlichen Verordnung vom 22. Juli 1688, die Inlandgebühren für die Postanstalt in Jamaica festsetzte. Welche Posteinrichtungen im übrigen dort und auf den anderen britischen Inseln um diese Zeit und bis zum Anfange des 18. Jahrhunderts bestanden, und wie die Postverbindung mit dem Mutterlande geregelt war, ist in tiefes Dunkel gehüllt. Es ist anzunehmen, daß die Entwicklung der Post in ähnlicher Weise verlief wie in den britischen Kolonien Nordamerikas, deren General-Postmeister, wie wir später sehen werden, im 18. Jahrhundert in Einzelfällen auch das Amt eines General-Postmeisters von Britisch-Westindien bekleidet haben müssen. Werfen wir daher zunächst einen Blick auf die Entwicklung der Post in Nordamerika.

Urkundlich zum erstenmal werden dort Posteinrichtungen 1638 erwähnt, als das Mutterland seinen Kolonien in Nordamerika die »so nützliche und äußerst notwendige« Einrichtung einer Postanstalt in Neu-England empfahl. Die Generalkammer der Kolonie ernannte daraufhin im folgenden Jahre Richard Fairbanks in Boston zum Postmeister und bezeichnete sein Haus als den geeigneten Platz, wo Briefe nach Europa eingeliefert oder solche von Europa in Empfang genommen werden könnten. Es war Fairbanks gestattet, 1 d für jeden Brief zu erheben. Über seine Amtsführung ist weiter nichts bekannt. Im Jahre 1677 ist John Hayward zum Postmeister von Boston ernannt worden, der das Postwesen der ganzen Kolonie verwaltet zu haben scheint. Ihm folgten Randolph 1685 und Wilkins 1689. Von Wilkins wird ausdrücklich erwähnt, daß auch er für jeden einzelnen Brief 1 d erheben durfte. Da die Postverwaltung des Mutterlandes allmählich zu der Überzeugung gelangt war, daß aus dem Betriebe von Postanstalten in den amerikanischen Kolonien eine wachsende Einnahmequelle zu erschließen sei, wurde, wie das in England noch bis zum Ende des 18. Jahrhunderts gebräuchlich war, der Betrieb von Postanstalten in Nordamerika verpachtet, und zwar erstmals 1692 an Thomas Neale. Dieser, der niemals in Amerika gewesen zu sein scheint, bestellte zu seinem Vertreter Andrew Hamilton und ernannte ihn zum Vize-Generalpostmeister in Nordamerika mit einem Jahresgehalte von 200 £. Der Postmeister von New York bezog in jener Zeit nur 10 £ Jahresgehalt. Die Posteinnahmen in New York beliefen sich 1693 auf 61, 1694 auf 82 und 1695 auf 93 £ jährlich. Der Generalpächter Neale kam indes nicht auf seine Kosten. Bis Mai 1697 standen Einnahmen von insgesamt 1457 £ Ausgaben von 3817 £ gegenüber, und als er um 1700 starb, fand sein Nachfolger Andrew Hamilton ein mit Schulden belastetes Erbe vor. Im Jahre 1710 trat ein Wendepunkt in der Weiterentwicklung der Posten ein, als das britische Parlament die Regelung der Postangelegenheiten selbst in die Hand nahm, in New York ein General Post Office einrichtete und eine Postsegelschiffslinie zwischen England und New York ins Leben rief.*)

Welche Posteinrichtungen bestanden nun im gleichen Zeitraum in den westindischen Kolonien? Der Handel des Mutterlandes mit jenen Gegenden und dem reichen Spanisch-Amerika, dessen sagenhafte Schätze an Gold und anderem Edelmetall viele englische Reeder verlockten, war in jener Zeit bedeutender als mit den englischen Niederlassungen in Nordamerika, die damals nur auf

*) Parlamentsbeschluß vom Jahre 1710 (9 Queen Ann, C. 10). Traill, Social England, Bd. 4, S. 602.





den Küstenstrichen des Nordatlantischen Ozeans vorhanden waren. Auch wurde ein lebhafter und einträglicher Handel mit Negersklaven für die zahlreichen westindischen Pflanzungen betrieben. Eine Zeit, in der schon derartige rege Handelsbeziehungen bestanden, muß zweifellos auch örtliche Posteinrichtungen, ähnlich wie in Nordamerika, hervorgebracht haben. Was die Geschichte uns hierüber meldet, ist indes kärglich. Die Kriegsstürme, die Jahrzehnte lang fast ununterbrochen über die westindischen Inselgebiete hinweggebraust sind, werden einer stetigen Weiterentwicklung des Postwesens nicht besonders förderlich gewesen sein, und die Geschichtschreiber der damaligen Zeit hielten es wohl nicht der Mühe wert, die Spuren der Entwicklung von Posteinrichtungen zu verfolgen und für die Nachwelt festzuhalten. Was wir z. B. über das Postwesen Jamaicas im 18. Jahrhundert wissen, beschränkt sich auf nachstehende wenige Tatsachen.*) Die Kolonial-Kammer dieser Insel hat am 17. März 1706 einen Ausschuß von drei Mitgliedern ernannt, der den Entwurf eines Gesetzes zur Herstellung eines Dienstes für die Annahme und sichere Beförderung von Briefen ausarbeiten und vorlegen sollte; unterm 14. April 1749 wurde John Mc Culloch von der Kammer zur Äußerung aufgefordert, wer ihn zur Wahrnehmung der Geschäfte des Postmeisters und zur Erhebung von Postgebühren bestellt habe, worauf dieser erwiderte, daß der Vize-Generalpostmeister in Nordamerika und »Britisch-Westindien« Elliott Benger ihm diese Ermächtigung erteilt habe. Gelegentlich der Verantwortung wegen verzögerter Beförderung eines Briefpakets erklärte die Witwe dieses Mc Culloch von ihrem verstorbenen Gatten als Postmeisterin eingesetzt worden zu sein, die Stelle aber an einen Dritten verpachtet zu haben.

Wenn nun auch die Geschichte auf diesem Gebiete zu versagen scheint, so fließen ihre Quellen um so reichlicher hinsichtlich des eigentlichen Bindemittels im postalischen Verkehr zwischen dem Mutterlande und seinen amerikanischen Kolonien, nämlich des transatlantischen Postschiffs, auf das wir, solange es im Zeichen von Segel und Wind steht, im folgenden näher eingehen wollen. Es möchte dies eine zeitgemäße Betrachtung sein, da einerseits, wie wir gesehen haben, das Jahr 1710 das Geburtsjahr des ersten Postschiffs auf regelmäßiger Fahrt im nördlichen Atlantischen Ozean war, und anderseits um dieselbe Zeit auf der südlichen westindischen Verkehrsstraße die erste staatlich unterstützte Übersee-Postlinie nach mehrjährigem Bestehen zusammenbrach.

Bis zur Einrichtung der westindischen Postlinie ist die transatlantische Postbeförderung lediglich Privatangelegenheit der Schiffseigentümer oder Kapitäne gewesen. Die Mitnahme von Privatbriefen hing vom guten Willen der Schiffsführer ab und wurde von ihnen häufig genug verweigert, da es dem Vorteile ihrer Reeder entsprach, Briefe der in Wettbewerb stehenden Geschäftsleute von der Beförderung nach den Anlaufhäfen auszuschließen. Unter solchen Verhältnissen konnte sich ein einigermaßen ersprießlicher Postverkehr zunächst nicht entwickeln. Zwischen England und seinen Kolonien in Nordamerika bestand im Jahre 1698, wie der schon genannte Andrew Hamilton berichtet, und jedenfalls auch noch im Anfang des 18. Jahrhunderts eine eigentümliche Art der Penny-Portogebühr, deren amtliche Einführung erst unseren Tagen vorbehalten bleiben sollte. In den englischen Abgangshäfen pflegten nämlich die Kapitäne der nach Amerika auslaufenden Schiffe in den Kaffeeschänken Postbeutel auszuhängen, in die das Publikum die für die amerikanischen Häfen bestimmten Briefe gegen Vorausbezahlung einer gewissen Ge-

*) Aufsatz »Geschichtliches über die Post auf Jamaica« in L'Union Postale 1889, S. 27/28.



bühr hineinlegen konnte. Das Porto betrug für den einfachen Brief 1 d, für den doppelten Brief 2 d. Da die Schiffskapitäne nicht die Verpflichtung hatten, die Briefe gleich nach ihrer Ankunft im Hafenorte zu bestellen, kam es häufig vor, daß sie die Briefe erst kurz vor ihrer Rückfahrt oder nach Beendigung des Löschgeschäfts den Empfängern aushändigten. Anderseits hatte sich, wie Postmeister Campbell von Boston in der von ihm 1704 gegründeten ersten amerikanischen Zeitung, dem Boston News Letter, einige Jahre später tadelnd bemerkt, unter den Einwohnern von Boston der Brauch eingebürgert, die Privatbriefe an Bord der vom Mutterland angekommenen Schiffe unter dem Versprechen der Aushändigung an die Adressaten an sich zu nehmen.*)

Während die Postverkehrsbeziehungen im nördlichen Atlantischen Ozean noch längere Zeit ungeordnet blieben, bestanden im westindischen Verkehr bereits unter Jacob II. im Jahre 1688 Seeportosätze für Briefe nach Jamaica, und zwar 6 d für den einfachen, 1 sh für den doppelten Brief und 2 sh für jede Unze. Ungeachtet dieser Portovorschriften traf indes die Regierung zunächst keine Anstalten, für eine regelmäßige Briefbeförderung zu sorgen; sie stellte vielmehr die Mitnahme der Post Gelegenheitschiffen der Handelsflotte anheim. Erst im Jahre 1702, als der Krieg mit Frankreich ausgebrochen war, und die Beförderungsgelegenheiten für Briefe nach Westindien äußerst selten wurden, eröffnete die englische Regierung auf Drängen der zu großer Macht und politischem Einflusse gelangten Handelsgilde der Westindia Merchants einen staatlichen Postbeförderungsdienst von Falmouth nach Barbados und Jamaica.

Für den Betrieb von Postschiffen stand den General-Postmeistern — von 1690 bis 1823 teilten sich zwei Beamte in die oberste Leitung des britischen Postwesens — bereits hinlängliche Erfahrung zur Seite. Postschiffe verkehrten, Kriegszeiten ausgenommen, regelmäßig auf der Strecke Dover-Calais und Dover-Ostende seit 1686; auf der Linie von Harwich nach Holland seit 1687 und zwischen Falmouth und Coruña seit 1688. Der Dover-Dienst wurde mit 1170 £, der Harwich-Dienst mit 900 £ jährlich unterstützt. Von den Unternehmern waren für diese Summen lediglich die Schiffe herzugeben, während die Mannschaften im Dienste der Postbehörde standen. Die Größe der im Nordseedienste beschäftigten Schiffe ging gewöhnlich nicht über 60 Tons hinaus, die Coruña-Boote waren dagegen ungefähr 200 Tons groß, hatten 20 Geschütze und eine Besatzung von etwa 80 bis 90 Mann an Bord, da sie sich weiter als die anderen aus dem Macht- und Schutzbereiche der britischen Kriegsfahrzeuge entfernen mußten. Als einige Jahre nach Eröffnung des Harwich-Dienstes die Postbehörde dazu überging, kleinere unbewaffnete, aber schnell segelnde Schiffe einzustellen, konnten sich die britischen Seeleute anfangs mit dieser Maßnahme nicht befreunden. Sie beklagten sich bitter darüber, daß sie, da die Schiffe nur 2 Fuß über Wasser gingen, selbst bei verhältnismäßig ruhiger See kaum je einen trockenen Faden am Leibe behielten und sich im übrigen nicht aus dem Hafen herauswagen durften, wenn der Feind vor ihm kreuzte. Erst durch eine Erhöhung der Löhne gelang es, der unter den Mannschaften allgemein ausgebrochenen Unzufriedenheit zu steuern. Wie praktisch anderseits die von der Regierung in dieser Beziehung befolgte Politik gewesen ist, beweist der Umstand, daß innerhalb der nächsten 24 Jahre, unter denen 19 Kriegsjahre waren, nur 2 dieser Schiffe vom Feinde weggenommen wurden.

In der Wahl von Falmouth als Ausgangspunkt der transatlantischen Seepostlinien hatten die General-Postmeister eine glückliche Hand bewiesen. Mit

*) Nach einem Aufsatz »Historical Sketch of the Post Office in Boston«, veröffentlicht in der amerikanischen Post-Fachzeitung »The Bulletin«.



der Eröffnung des Postdienstes nach Coruña, der 1704 nach Lissabon ausgedehnt wurde, und insbesondere nach Einrichtung der westindischen Postlinie, brach für Falmouth eine neue Zeit an. Im Laufe weniger Jahre entwickelte sich aus einem stillen Fischerdorf ein verkehrsreicher Hafenplatz, dessen Handel und Wandel ausschließlich durch die Postlinien Leben und Bedeutung gewann. Im Jahre 1702 zählte die britische Handelsflotte 3281 Fahrzeuge mit einer Besatzung von 27 196 Mann und 5660 Geschützen; die Gesamtladefähigkeit der Schiffe wurde auf 261 222 Tons geschätzt. Eine Reihe von Häfen hatte bereits einen recht ansehnlichen Schiffsbestand aufzuweisen; so waren z. B. beheimatet in London 560, Bristol 165, Yarmouth 143, Exeter 121, Hull 115, Whitby 110 und in Liverpool 102 Schiffe. Aber gerade der Umstand, daß in Falmouth keine Industrie, kein Wettbewerb der Handels- und Beförderungsunternehmungen mit den Postlinien vorhanden war, gereichte der Postverwaltung zum großen Vorteil, indem die Einwohner im eigensten Interesse danach streben mußten, der Postbehörde eine ordnungsmäßige Ausführung des Überseedienstes zu ermöglichen. Zudem war die Lage von Falmouth an der Südwestspitze Englands für schnelle westliche Fahrten von Segelschiffen ganz besonders geeignet. Ausreisend konnten sie fast bei jedem Wetter, nur nicht bei einer starken Brise von Osten oder Südosten, in kürzester Zeit vom Lande loskommen; ebenso fanden sie einkommend unter Land am ehesten Schutz vor den im Kanal vorherrschenden westlichen Winden. Für die Postschiffe in Falmouth galt daher die Segelorder, daß sie sofort nach Übernahme der Post unbekümmert um Wind und Wetter in See stechen mußten, sofern sie nur gereffte doppelte Marssegel zu setzen vermochten.

Auf der westindischen Linie wurden von 1702 bis 1705 zunächst Staatsschaluppen verwendet, die die Hin- und Rückreise in 90 bis 116 Tagen vollendeten. Im Jahre 1705 übernahm Edmund Dummer, der das Amt eines Inspektors der Königlichen Marine bekleidete, die vertragliche Verpflichtung, gegen Gewährung einer staatlichen Beihilfe von jährlich 12 500 £ 5 Schiffe von je 140 Tons zu bauen, sie auf eigene Kosten auszurüsten und regelmäßige monatliche Fahrten nach Barbados und Jamaica auszuführen. Die Schiffe waren Zweidecker, hatten 26 Mann Besatzung und 10 Geschütze. Von den ausbedungenen 12 500 £ erhielt der Unternehmer indes nur 4500 £ in bar, für den Rest von 8000 £ sollten die Personen- und Frachtgelder sowie die Posteinnahmen aufkommen, die ihm bis zu dieser Höhe überlassen wurden. An Fracht durften die Postboote bis zu 5 Tons auf der Ausreise und 10 Tons auf der Rückreise nehmen. Der Erfolg, den Dummer von seinem Unternehmen erhoffte, blieb jedoch aus. Obgleich die Portosätze nach Westindien auf 1 sh 3 d für den einfachen, 2 sh 6 d für den doppelten Brief und 6 sh für jede Unze erhöht wurden, erzielte er nur zwei Drittel der auf 6000 £ jährlich von ihm eingeschätzten Posteinnahmen; auch die Fracht- und Personengelder blieben um fünf Sechstel hinter den erwarteten Einnahmen zurück. Wie hoch die Einnahmen aus dem Seepostverkehr jener Tage waren, ersehen wir aus folgender Zusammenstellung:

a) Ausreise.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Schiff aus Falmouth am | 25. Januar | 1705 ...... | 44 £, |
| - - - - | 22. Februar | - ...... | 60 - |
| - - - - | 29. März | - ...... | 100 - |
| - - - - | 26. April | - ...... | 129 - |
| - - - - | 31. Mai | - ...... | 93 - |
| - - - - | 28. Juni | - ...... | 76 - |
| - - - - | 26. Juli | - ...... | 62 - ; |

b) Heimreise.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Schiff in Falmouth am | 10. Februar | 1705 | .... | 317 £, |
| - - - - | 18. April | - | .... | 623 - |
| - - - - | 6. August | - | .... | 630 - |
| - - - - | 3. September | - | .... | 385 - |
| - - - - | 1. Oktober | - | .... | 369 -. |

Bei der dritten Ausreise und zweiten Heimreise fanden erhöhte Gebührensätze Anwendung. Nachdem dies allgemein bekannt geworden war, sank der Verkehr nicht unbedeutend, so daß er bei den Heimreisen auch in der Folgezeit wohl nicht mehr als 300 bis 400 £ erbracht hat. Doch dieser Ausfall an Einnahmen war nicht das Schlimmste für Dummer; an den Kiel seiner Schiffe heftete sich das Unglück. Gleich das erste Schiff wurde, ebenso wie das dritte, vom Feinde weggenommen, das zweite litt Schiffbruch an der Küste der Insel Inagua. Trotz dieses Mißgeschicks wurde Dummer nicht mutlos. Er beschaffte auf eigene Kosten neue Schiffe, weil er für sein junges, bis dahin im überseeischen Verkehr beispiellos dastehendes Postunternehmen nur dann einen endlichen Erfolg zu erringen glaubte, wenn er dem Handel ebenso regelmäßige wie schnelle Postverbindungen zur Verfügung stellen würde. Doch der Wagemut und die zähe Ausdauer dieses Vorkämpfers auf dem Gebiete transatlantischer Postschiffahrt sollten im Kampfe mit den äußeren Feinden nicht obsiegen. Bis zum Jahre 1710 verlor er sechs weitere Schiffe; sein Besitz wurde überschuldet, der Konkurs brach über ihn herein, und das erste transatlantische Seepostunternehmen fand damit ein jähes Ende.

In den nächsten drei Jahrzehnten wurde die Post nach Westindien wieder mit Gelegenheitschiffen befördert, bis günstige Handelsverhältnisse und friedliche Zeiten es den General-Postmeistern ermöglichten, einen regelmäßigen Seepostdienst vom Jahre 1745 ab von neuem einzurichten und ihm jene Form zu geben, die er mit mehr oder weniger geringen Änderungen bis in das zweite Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts beibehalten hat. Schwere Prüfungen blieben den englischen Postschiffen auch in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts nicht erspart, so namentlich in der Zeit des nordamerikanischen Freiheitskriegs von 1776 bis 1783. Das Schlußjahr dieses Krieges bildet in der Geschichte transatlantischer Postschiffahrt einen Markstein, da in diesem Jahre zum erstenmal Postschiffe mit dem Lilienbanner der französischen Könige den Kurs nach New York nahmen.

In einem 1784 von D. Wolfe in New York herausgegebenen Buche heißt es, daß die Post mit englischem Schiffe am 1. Mittwoch eines jeden Monats, mit französischem Schiffe am 15. jedes Monats schließt. Ein regelmäßiger französischer Seepostdienst zwischen Port Louis und New York wurde durch königliche Verordnung vom 28. Juni 1783 eingerichtet.*) 3 Jahre später, durch königliche Verordnung vom 14. Dezember 1786, wurde der Dienst von neuem geregelt und Havre als französischer Abgangshafen bestimmt; daneben wurden auch regelmäßige monatliche Fahrten nach den französischen Besitzungen in Westindien eingerichtet. Den Dienst nach Westindien hatten 12 Staatsfahrzeuge zu versehen, die ihre Reise am 1. jedes Monats abwechselnd von Havre und Bordeaux antraten. Sie fuhren zuerst nach St. Pierre auf Martinique, wo sie 5 Tage Aufenthalt hatten, und gingen dann über Basse-Terre auf Guadeloupe nach dem Cap Français (San Domingo), von wo sie 13 Wochen nach Antritt

*) Es ist nicht unwahrscheinlich, daß Benjamin Franklin, der letzte, 1774 entlassene nordamerikanische General-Postmeister unter britischer Herrschaft, der im Juni 1783 in Paris weilte, hierbei seine Hand im Spiele gehabt hat.

ihrer Ausreise nach Frankreich zurücksegeln mußten. Die Briefpost für St. Lucia, das damals in französischem Besitze war, wurde in Martinique, die für Tobago (seit 1814 britisch) in Guadeloupe gelandet. Die Verwaltungsdirektoren dieser Inseln hatten die strenge Anweisung, die Post mit nächster Schiffsgelegenheit nach St. Lucia und Tabago weiterzusenden. Dem französischen Seepostdienste war indes keine lange Dauer beschieden. Bereits am 5. Juli 1788 wurde er eingestellt, weil, wie es in der Verordnung heißt, das Publikum daraus nicht die Vorteile gezogen hatte, die man sich anfangs von der Indienststellung von Postschiffen versprach, und der Nutzen der Postschiffe durch die mit ihrem Betriebe verknüpften großen Unzuträglichkeiten mehr als aufgewogen wurde. Für die Aufhebung sprach indes hauptsächlich die zu große Belastung der Staatsfinanzen.

Die britische Postflagge behauptete sich dagegen auch in den endlosen erbitterten Seekämpfen am Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts auf dem Atlantischen Ozean. In manch blutigem Gefechte mit französischen und amerikanischen Kaperschiffen flatterte siegreich die Dienstflagge des britischen Postschiffs, das St.-Andreas-Kreuz auf blauem Grunde und das rote St.-Georg-Kreuz, die ihm von den General-Postmeistern im Jahre 1707 verliehen worden waren. Als die letzten Kriege mit Frankreich (1803 bis 1815) und Nordamerika (1812 bis 1814) ihr Ende erreicht hatten, als die Kanonen von den Postschiffen entfernt und die Piken und Entermesser verkauft worden waren, da wurden die 30 nach Falmouth gehörenden Schiffe der Aufsicht der General-Postmeister entzogen und der Kommandogewalt eines Kriegsdepartements, der Lords der Admiralität, unterstellt. Die Lords betrachteten den Dienst auf Postschiffen als außerordentlich geeignet für die Vorbildung der Marinemannschaften (1815 insgesamt 90 000 Mann) und als Versorgungsanstalt für zahlreiche, im Frieden auf halben Sold gesetzte Offiziere. Mit dem Übergange dieser Postverkehrseinrichtung in die Hände der Admiralität ändert sich auch das Gepräge des Postschiffs; die alte Mannschaft wurde entlassen und eine neue Dienstordnung eingeführt. Es soll nicht Aufgabe unserer Darstellung sein, die Weiterentwicklung der Postschiffahrt von 1818 ab unter der Verwaltung der Admiralität zu zeigen, und auch nicht, der späteren Zeit zu gedenken, wo das transatlantische Postschiff durch Schaufelrad und Schiffsschraube übers Meer getrieben wurde. Wir wollen nur in knappen Strichen ein Bild geben von einem Schiffe, wie es in der Blütezeit des Postsegelschiffsdienstes — in Krieg und Frieden — das Sorgenkind, aber auch der Stolz und die Freude der General-Postmeister war und die friedlichen Zwecken dienende Verkehrsanstalt mit einem Schimmer kriegerischer Romantik umkleidete.

Als Heimathafen der transatlantischen Postschiffe war von jeher Falmouth bestimmt. Dort hatten sie gegenüber dem an einem Landeinschnitte gelegenen Orte, quer ab von Green Bank, ihren vor jeglicher Meeresdünung geschützten Ankerplatz. Am Tage vor der Abfahrt wurden sie ein wenig weiter seewärts nach Carrach Roads verholt, um von da am nächsten Tage nach Übernahme der Londoner Post schnellstens in See zu gehen. Bei günstigem Winde konnte die hohe See bereits in einer Viertelstunde erreicht werden. Die Zahl der Postschiffe war sehr verschieden; in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts ging sie bis zu 4 und 5 herunter und stieg bis zu 39 im Jahre 1808; im Jahre 1787 waren 21 vorhanden. Die Ladefähigkeit betrug bis zu 200 Tons, auch die Takelung zeigte anfangs keine einheitliche Form. Erst von 1793 ab mußten die Schiffe nach einem gleichartigen neuen Plane gebaut werden, der ihnen die Form einer Brigg und eine Ladefähigkeit von 179 Tons gab. Die Besatzung einschließlich der Schiffsjungen wurde auf 28 Mann festgesetzt. Von diesem Jahre ab wurde



auch die Ausrüstung der Schiffe mit Kriegswaffen gegen früher eingeschränkt. An Geschützen mußten 4 Vierpfünder und 2 Sechspfünder vorhanden sein; die Sechspfünder fanden als Jagdgeschütze Verwendung. Außerdem war ein reichlicher Vorrat an Handfeuerwaffen sowie an Hieb- und Stichwaffen vorhanden. Derartig verhältnismäßig schwach bewaffnete Schiffe waren natürlich kaum ebenbürtige Gegner selbst für die kleinsten feindlichen Kaper, die gewöhnlich weit über 100 Mann Besatzung und 10 bis 20 Kanonen an Bord hatten. Was dem Schiffe an schwerer Artillerie abging, sollte indes durch seine große Geschwindigkeit ausgeglichen werden; denn man war bei Ausarbeitung des Schiffsplans von dem Gedanken geleitet worden, das Muster eines Schiffes zu schaffen, das bei einigermaßen günstigem Winde dem schnellsten Gegner entweichen konnte. Um diesen Zweck zu erreichen, wurde u. a. möglichst wenig Metall am Schiffskörper verwendet. Trotzdem kamen in der Folgezeit nicht seltener als früher die Postschiffe in blutigen Nahkampf mit feindlichen Fahrzeugen. Gleich in den Jahren 1793 bis 1796 wurden 12 Postschiffe vom Feinde erbeutet, in den nächsten beiden Jahren weitere 6. Hierbei gingen in einzelnen Fällen außer den Urschriften auch die Doppel der kaufmännischen Briefschaften verloren, die von den Absendern vorsichtshalber mit dem nächstfolgenden, oft aber gleichfalls gekaperten Schiffe versandt worden waren. Die auf diese Weise vergeblich aufgewendeten hohen Portoausgaben belasteten das kaufmännische Geschäft außerordentlich. Der Gilde der Westindia Merchants bemächtigte sich daher eine große Erbitterung gegen die General-Postmeister; auch die Gouverneure der britisch-westindischen Inseln beklagten sich, daß ihnen jede Möglichkeit abgeschnitten sei, mit der heimischen Regierung brieflich zu verkehren. Die am Handel mit Westindien beteiligten Firmen verlangten zum besseren Schutze ihrer Briefe eine derartige Bewaffnung der Postschiffe, daß sie jedem feindlichen Schiffe von gleicher Größe gewachsen wären. Die General-Postmeister verhielten sich zunächst ablehnend, weil jedes Postschiff mit mindestens 14 Kanonen auszurüsten und mit 100 Mann zu besetzen wäre, was der Beschaffung einer ganz neuen Flotte gleichkäme, da die in Fahrt befindlichen Schiffe eine so schwere Artillerie nicht vertrügen. Außerdem würden die Kosten des Seepostdienstes, der abgesehen von rund 34 000 £ jährlichen Ersatzleistungskosten für gekaperte Schiffe ohnehin mit einem Jahresverluste von 12 000 £ abschlösse, um das Dreifache erhöht werden. Schließlich ließen sie sich aber zu dem Zugeständnisse bewegen, die Schiffe mit 10 Vierpfündern zu versehen und den Mannschaftsbestand bis auf 40 Mann zu erhöhen. Dieser Plan kam jedoch niemals zur Ausführung, da das Schatzamt die erforderlichen Geldmittel nicht bewilligte.

Sofern sich in den langen Kriegsjahren überhaupt ein regelmäßiger Seepostdienst ausführen ließ, wurden Fahrten nach Westindien und weiter nach einzelnen Südhäfen in Nordamerika, wie Pensacola, Charleston, New Orleans, zuerst monatlich, dann zwei- und 1808 sogar einwöchentlich unternommen. Nach Surinam, Brasilien, Halifax und New York fanden die Fahrten seltener statt. Die Durchschnittsdauer einer Ausreise nach Jamaica unter Anlaufen von Barbados und einigen anderen Inseln stellte sich im Jahre 1797 auf 45 Tage, die Heimreise (unmittelbar über Cape Nicola) auf 35 Tage.

Gegen eine bestimmte Summe (1350 £ im Jahre 1787) charterte die Postverwaltung die Schiffe von den Kapitänen, die teils als Eigentümer, teils als Beauftragte von Aktiengesellschaften oder vermögenden Privatpersonen den Chartervertrag abschlossen. Kapitän und Mannschaften waren Angestellte der Postverwaltung. Das Gehalt des Kapitäns betrug in Friedenszeiten 5 £, in Kriegszeiten 8 £ monatlich. Außerdem hatten die Kapitäne — was für sie die Hauptsache war — noch hohen Nebenverdienst aus dem Per-

sonenverkehr sowie den Frachtgeldern für die Beförderung von Edelmetall und gemünztem Gelde, das als einzige Fracht auf Postschiffen zugelassen war. Die Personengelder sollen in gewissen Zeiten bis zu 1000 £ jährlich betragen haben. In jenen Tagen war das Reisen auf Postschiffen eine recht kostspielige Sache; so kostete z. B. im Jahre 1807 die Überfahrt nach Jamaica 54 Guineen, die Rückfahrt 50 Guineen.

Obgleich die Monatsheuer für die Mannschaften zu keiner Zeit mehr als 30 sh betrug, war der Dienst auf Postschiffen doch sehr begehrt, da den Leuten mancherlei Vergünstigungen zuteil wurden, die Handelschiffe nicht gewähren konnten, wie z. B. die Befreiung von gewaltsamer Werbung. Daneben konnten sie durch Tauschhandel einen bedeutenden Nebenverdienst erwerben. Zur Pflege von Verwundeten und Kranken wurden in der Regel Wundärzte mitgeführt; auch ein Seelsorger fehlte nicht. Ferner erhielten die Mannschaften Invalidengelder, die Frauen der vor dem Feinde gefallenen Männer Witwengelder. An Invalidengeld (Smart and Bounty money) wurden jährlich gezahlt:

| | £ | sh | d |
|---|---|---|---|
| für jeden Arm oder jedes Bein, amputiert über dem Ellbogen oder Knie | 8 | — | — |
| für jeden Arm oder jedes Bein, amputiert unter dem Ellbogen oder Knie | 6 | 13 | 14 |
| für den Verlust der Sehkraft auf einem Auge | 4 | — | — |
| für den Verlust der Sehkraft auf beiden Augen | 12 | — | —. |

Die Aufsicht über die Offiziere und Mannschaften des Seepostdienstes war dem Falmouther Agenten der Postverwaltung übertragen. Dieser führte die Musterrollen, hatte dafür zu sorgen, daß die Schiffe mit vollzähliger Besatzung und in gutem Trimm abfuhren, lieferte die Schiffsverpflegung, kurz hatte darüber zu wachen, daß der Seepostdienst pünktlich und ordnungsmäßig wahrgenommen wurde.

Wie bereits gesagt, war die Mannschaft der Postboote eine Kampftruppe, die jederzeit bereit und gewärtig sein mußte, Blut und Leben zum Schutze von Schiff und Post zu opfern. Die von den General-Postmeistern ausgegebene Losung lautete: »Fahre, solange du kannst; kämpfe, wenn du dich dem Feinde nicht entziehen kannst; wirf die Post über Bord, wenn jeder Widerstand nutzlos ist«.

Versuchen wir mit der Schilderung eines Gefechts, das ein Postschiff auf der Fahrt nach dem fernen Westindien im Jahre 1807 zu bestehen hatte, ein Bild aus der Postschiffahrt jener Zeit zu geben. Es herrschte Krieg mit Frankreich, und in solcher Zeit waren der Kanal und der Atlantische Ozean bis zum 20. und 30. Grade westlicher Länge wie übersät mit französischen Kaperschiffen aus Nantes, Bordeaux, St. Malo und vielen anderen Häfen. Das Postschiff *Windsor Castle* hatte unter dem Befehle des Steuermanns William Rogers Ende August mit Post für die Leewardinseln die Ausreise von Falmouth angetreten. Nach langer beschwerlicher Reise näherte man sich der Küste von Barbados, da meldete der Mann im Ausguck einen Schoner fremdartigen Aussehens. Der Schoner drehte bei und machte sich an die Verfolgung des Postschiffs. Er holte immer mehr auf, um Mittag war er in Schußweite, und schon fiel unter dem Hissen der französischen Flagge der erste Schuß auf dem gegnerischen Fahrzeuge. Das Postschiff ließ sofort seine Jagdgeschütze am Heck auf den Feind spielen, anscheinend aber nur mit geringem Erfolge, denn das andere Fahrzeug kam schnell näher und unterhielt wohl eine Stunde lang ein ununterbrochenes heftiges Kanonen- und Musketenfeuer. Der Kaper führte seitlich 3 Neunpfünder, während die *Windsor Castle* nur 3 Vierpfünder hatte.

Überdies hatte der Franzose an einem Drehring inmitten des Hauptdecks einen Achtzehnpfünder aufgestellt, den er nach allen Seiten mit Leichtigkeit in Stellung bringen konnte. Das Feuer aus diesem mächtigen Geschütze richtete bald eine große Verheerung in den Spieren und dem Takelwerke des Postboots an, so daß die französische Mannschaft nicht zögerte, in einem günstigen Augenblick in größerer Anzahl das Heck des englischen Schiffes an der Steuerbordseite zu entern. Dort sprangen die Franzosen in das Netzwerk, versuchten es mit Säbeln zu zerschneiden und hieben auf die Strecktaue mit langen, an der Spitze mit scharfen stählernen Haken versehenen Stangen ein. Das Tauwerk widerstand jedoch, und die Leute von Falmouth machten von ihren Piken und Messern so ausgiebigen Gebrauch, daß die Angreifer nach kurzer Zeit auf ihr Schiff zurückflüchteten. Hierauf versuchten die Franzosen die Entertaue zu durchschneiden, um jedenfalls das Feuer aus der Ferne wieder aufzunehmen, und wären auch losgekommen, wenn sich die Großraa des Postschiffs nicht in das Netzwerk des Feindes verfangen hätte. So blieben die Schiffe, nachdem inzwischen auch die Brise vollständig abgeflaut war, unzertrennlich miteinander verbunden. Wir wollen den Einzelheiten des sich nun entwickelnden Nahkampfes, der mehrere Stunden lang mit Pistolen, Musketen und Donnerbüchsen ausgefochten wurde, nicht weiter folgen. Die kühle Ruhe, die Geschicklichkeit und die heldenhafte Tapferkeit des englischen Anführers begeisterten seine Leute dermaßen, daß selbst Schwerverwundete in ihrer Kampfstellung ausharrten. Um $3^1/_4$ Uhr nachmittags fiel die Entscheidung. Rogers sprang um diese Zeit mit 6 seiner besten Leute (von 28 waren bereits 13 tot und verwundet) über das Schanzkleid an Deck des feindlichen Schiffes, ein wildes Handgemenge folgte, und der Tag war zugunsten der Engländer entschieden, als der französische Anführer fiel und der Rest seiner Mannschaft, hierdurch entmutigt, schutzsuchend unter Deck flüchtete. Rogers und seiner tapferen Mannschaft, von der auf der Rückreise noch einige Mann an den erhaltenen Wunden starben, da das Schiff keinen Arzt an Bord hatte, wurden ob dieses Sieges mit Ehren überschüttet. Rogers erhielt von den General-Postmeistern mit einem herzlichen Anerkennungschreiben die Bestallung als Kapitän eines ordentlichen Postschiffs und ein bares Geschenk von 100 Guineen. Die Einwohner von Tortola (einer der Virginischen Inseln) überreichten ihm einen Ehrensäbel, und die Stadt London verlieh ihm das Bürgerrecht. Der Wert des eroberten Schiffes, das der Mannschaft des Postschiffs als gute Prise zuerkannt wurde, wurde in bar den Siegern ausgezahlt.

Ähnliche Heldentaten kamen oft vor. Erwähnen wollen wir nur noch kurz zweier rühmlicher Fälle, bei denen die Postkapitäne ihre Tapferkeit mit dem Tode büßten. Es waren dies die denkwürdigen Siege des Postschiffs *Portland*, Kapitän Taylor, am 18. Oktober 1797 bei Guadeloupe gegen den französischen Kaper *Téméraire* und des Postschiffs *Antelope*, Kapitän Curtis, am 1. bis 3. Dezember 1793 in den cubanischen Gewässern gegen den französischen Kaper *Atalanta*. Im ersten Falle hatte das französische Schiff 68, im letzen 65 Mann Besatzung; von den Franzosen wurden 41 und 50 getötet oder verwundet. Der Kampf der *Antelope* steht in der Geschichte der englischen Marine insofern einzig da, als hier nach dem Fallen des Kapitäns ein Bootsmann (Pascoe) die Mannschaft zum Siege führte.

In manchen Fällen forderten indes die Postschiffe geradezu die Gefahr heraus, indem sie verbotenerweise auf Prisenfang ausgingen. Nicht immer liefen derartige Abenteuer für das Postschiff glimpflich ab.

Die Rückkehr transatlantischer Postschiffe war für ganz England, zumal in Kriegszeiten, immer ein bedeutungsvolles Ereignis. Alle Kreise, die an

Englands Machtentfaltung zur See ein Interesse hatten, sahen dem Eintreffen von Nachrichten über die Flotte in fernen Gewässern, über die Lage auf den verschiedenen Kriegsschauplätzen, über die Zustände in den britischen Kolonien und über Handel und Wandel in fremden Ländern mit Spannung entgegen. Die Kapitäne der Postschiffe waren verpflichtet, sich über alle Verhältnisse in den von ihnen besuchten Hafenplätzen und Ländern auf dem laufenden zu erhalten und jedes Vorkommnis, das britische Interessen etwa berühren konnte, in einem Tagebuch aufzuzeichnen. Dieses Tagebuch wurde in London alsbald nach Eintreffen der westindischen Post im General Post Office für die Kaufleute zur Einsichtnahme öffentlich ausgelegt. Es war daher ein stetes Kommen und Gehen der City-Kaufleute im General Post Office, das sich mit der Zeit zu einem beliebten Sammelpunkte der Handelswelt ausbildete. Oftmals enthielten die Tagebücher wichtige Nachrichten von Übersee, die auf keinem anderen Wege zuvor nach England hätten gelangen können. Hieraus erklärt sich, daß die General-Postmeister schon seit Einrichtung des Seepostdienstes als Vermittler schneller und zuverlässiger Nachrichten bei Hofe und in der Handelswelt ein hohes Ansehen genossen. Um dies zu bewahren, hielten sie streng darauf, daß die Kapitäne ihren Dienstobliegenheiten pünktlich nachkamen. Wenn die Schiffsführer sich säumig zeigten, erfuhren sie herben Tadel; so schreiben bereits zu Anfang des 18. Jahrhunderts die General-Postmeister Cotton und Frankland nach Falmouth:

> »Wir bemerken zu unserem Bedauern, daß Sie uns keine Nachricht über das Erscheinen der unter dem Kommando von Sir George Byng stehenden Flotte bei Falmouth gegeben haben, obgleich hierüber Briefe an andere Personen gelangt sind. Wir wünschen, daß wir vor allen anderen über bemerkenswerte Neuigkeiten unterrichtet werden.«

Oder sie rühmen den Eifer eines Kapitäns wie folgt:

> »Wir freuen uns über Ihre gesunde Heimkehr und danken Ihnen, daß Sie uns so ausführliche und eingehende Mitteilungen über alle zu Ihrer Kenntnis gelangten Vorkommnisse haben zukommen lassen.«

Für die Gegenwart, die auf ein zweihundertjähriges Bestehen der Postschiffahrt nach Nordamerika in der Zeitspanne von 1710 bis 1910 zurückblicken kann, ist die fast der Vergessenheit anheimgefallene Geschichte der ältesten transatlantischen Postsegelschiffslinien in doppelter Hinsicht lehrreich. Sie zeigt uns, 1. daß, entgegen dem jetzigen Brauche der staatlichen Unterstützung von Postdampferlinien, der englische Staat ursprünglich der eigentliche Unternehmer der transatlantischen Postlinien war, und 2., daß die Postschiffahrt im Atlantischen Ozean anfangs vorzugsweise dem Handel und der Politik zu dienen hatte, einer Aufgabe, die in der neuzeitlichen Entwicklung der staatlich unterstützten britischen Postdampferlinien mehr und mehr in den Hintergrund getreten ist. Es ist schwer auszudenken, was aus dem westindischen Kolonialbesitz Englands geworden wäre, wenn nicht regelmäßige Postlinien Heimat und Kolonie schon in frühester Zeit in einen engen und dauernden Zusammenhang gebracht hätten, der allen Kriegswirren trotzte. Von jenen Postsegelschiffslnien gilt daher mit Recht das stolze Wort von dem »Link of Empire«, das gelegentlich der siebzigjährigen Jubelfeier der Royal Mail Line am 26. September 1908 für die Bedeutung dieser Linie im britischen Staatenverbande geprägt worden ist.

Wir haben im vorstehenden, soweit dies an der Hand des uns zur Verfügung stehenden geschichtlichen Stoffes möglich war, eine Darstellung der ältesten Posteinrichtungen in den britisch-westindischen Kolonien zu geben versucht



und eingehender geschildert, wie sich die ersten regelmäßigen Postbeziehungen zwischen diesen und dem Mutterland angebahnt haben. Im Anschluß hieran dürfte es sich lohnen, auf den Umfang des gegenwärtigen Post- und Telegraphenverkehrs in jenen überseeischen Gebieten etwas näher einzugehen, da eine Übersicht über diesen Verkehr bisher in der Fachpresse des In- und Auslandes nicht gegeben worden ist.

Wir lassen eine Zusammenstellung und Kartenskizze (S. 140/141) folgen, aus denen Größe, Einwohnerzahl, Hauptorte und Handelsverkehr sowie Lage der einzelnen Inseln und Inselgruppen zu ersehen sind.

Hierzu sei bemerkt, daß der britisch-westindische Besitz in 6 selbständige Verwaltungsbezirke zerfällt, an deren Spitze Gouverneure stehen.

## 1. Jamaica.

Der Jahresbericht des Gouverneurs*) von 1907/08 zeigt für die Posteinnahmen der 3 letzten Jahre folgende Zahlen:

| Einnahmen | 1905—06 £ | 1906—07 £ | 1907—08 £ |
|---|---|---|---|
| Markenerlös | 29 594 | 31 384 | 32 465 |
| Postanweisungsgebühr | 441 | 531 | 638 |
| Ortsgebühr auf englischen Postal Orders | 98 | 125 | 176 |
| Ortsgebühr auf heimischen Postal Orders | 690 | 682 | 734 |
| Verschiedenes | 614 | 639 | 764 |
| Telegrammgebühren | 5 983 | 6 614 | 6 489 |
| zusammen | 37 420 | 39 975 | 41 266. |

Die Ausgaben beliefen sich 1907/08 auf 33 472 £ gegen 32 194 und 32 115 £ in den beiden vorhergehenden Berichtsjahren. Der gesamte Briefverkehr der Insel im letzten Jahre betrug 8 637 003 Briefpostgegenstände gegen 7 694 889 im Jahre vorher.

Die Einnahmen der Postverwaltung auf den Turks- und Caicos-Inseln haben betragen im Jahre 1907: 281 £, im Jahre 1908: 432 £, die Ausgaben 1907: 158 £, im Jahre 1908: 185 £. Grand Turk hat eine regelmäßige Postverbindung mit England alle 14 Tage durch die Dampfer der Direct West India Mail Line, sowie mit New York alle 10 Tage durch die Dampfer der Clyde Line. Außerdem legt der zwischen Halifax und Jamaica verkehrende Dampfer *Boston* der Pickford- und Black-Gesellschaft monatlich an. Für den Dienst dieser Gesellschaft ist eine jährliche Vergütung von 120 £ zu zahlen.

Die Kabelmiete für die Benutzung des Kabels der West India Cable Company in Höhe von 120 £ jährlich wird vom Gouvernement bezahlt. Dafür liefert die Kabel-Gesellschaft täglich eine Zusammenstellung der neuesten Nachrichten.

*) Die Angaben über den Postverkehr usw. unter 1. bis 6. sind den Colonial Reports (Verwaltungsberichten) der Gouverneure entnommen; besondere Jahresberichte der Postbehörden werden nicht veröffentlicht. Da die Colonial Reports teilweise nur recht dürftige Mitteilungen über den Postverkehr bringen, konnten unsere Angaben nicht nach einheitlichen Grundsätzen geordnet werden.



| Name der Kolonie | Oberfläche in englischen Quadratmeilen | Zahl der Einwohner (schätzungsweise) | im Jahre | Hauptort | Handelsverkehr Einfuhr £ | Ausfuhr £ | im Jahre |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. Jamaica | 4 207 | 835 800 | 1908 | Kingston | 2 854 042 | 2 360 702 | 1907/08 |
| mit den zugehörenden Turks- und Caicos-Inseln | 224 | 5 287 | 1908 | Grand Turk | 24 426 | 24 798 | 1908 |
| und Cayman-Inseln | 90 | 4 500 | 1907 | George Town | 23 820 | 15 204 | 1905/06 |
| 2. Bahama-Inseln | 5 450 | 60 309 | 1908 | Nassau | 369 490 | 183 239 | 1908 |
| 3. Leeward-Inseln, und zwar | | | | | | | |
| a) Antigua | 108¼ | 35 097 | 1907 | St. John | | | |
| b) St. Kitts | 68 | 29 965 | 1907 | Basseterre | | | |
| c) Nevis | 50 | 13 019 | 1907 | Charlestown | | | |
| d) Anguilla | 35 | 4 024 | 1907 | Roa | 499 990 | 516 861 | 1907 |
| e) Montserrat | 32¼ | 12 580 | 1907 | Plymouth | | | |
| f) Dominica | 291 | 28 894 | 1907 | Roseau | | | |
| g) Virginische Inseln | 57¾ | 5 058 | 1907 | Roadtown | | | |
| 4. Windward-Inseln, und zwar | | | | | | | |
| a) Grenada | 120 | 71 504 | 1907 | St. George's | 288 665 | 417 299 | 1907 |
| b) St Lucia | 233 | 55 095 | 1908 | Castries | 289 775 | 252 668 | 1908 |
| c) St. Vincent | 122 | 51 779 | 1908 | Kingstown | 96 554 | 94 265 | 1907/08 |
| 5. Barbados | 166¼ | 194 518 | 1906 | Bridgetown | 1 271 529 | 935 255 | 1907 |
| 6. Trinidad und Tobago | 1 868 | 334 543 | 1908 | Port of Spain | 3 374 824 | 3 907 503 | 1907/08. |




*Die Namen der britischen Kolonien sind unterstrichen.*

## 2. Bahama-Inseln.

Im Jahre 1908/09 betrugen die Posteinnahmen 3485 £ (1907/08: 3820 £), die Telegrammeinnahmen 1668 £ (1907/08: 1248 £). Die Ausgaben für Post und Telegraphie stellten sich auf 4858 £ gegen 5023 £ im Jahre vorher. Die Zahl der abgesandten Briefpostgegenstände belief sich auf 263 669, die Zahl der eingegangenen auf 392 661 Stück, d. i. eine Zunahme von insgesamt 11 522 Stück gegen das Vorjahr. An Postpaketen gingen 6364 Stück ein. Auf dem Kabel, das Nassau mit Jupiter (Florida) verbindet und vor 17 Jahren eröffnet wurde, sind 4251 Telegramme gewechselt worden. Mit 2 Dampfschiffsgesellschaften sind neue Verträge abgeschlossen worden; die New York and Cuba Mail Steamship Company erhält jetzt 2500 £ anstatt 1500 £, die Peninsular and Occidental Steamship Company 5000 £ statt 3500 £ jährlich. Für den Inseldienst werden vom 1. Juli 1909 ab außerdem 3000 £ jährlich bezahlt; dieser Dienst soll auch für die nächsten 3 Jahre durch Schoner versehen werden. In Nassau besteht ein Orts-Fernsprechnetz mit 225 Anschlüssen.

## 3. Leeward-Inseln.

Der Umfang des Postverkehrs in den Jahren 1903 bis 1907 (der letzte vorliegende Geschäftsbericht ist vom Jahre 1907) ergibt sich aus der folgenden Übersicht.

| Jahr | Briefe und Postkarten (eingegangen und abgesandt) | Andere Briefpostgegenstände (eingegangen und abgesandt) | Postpakete (eingegangen und abgesandt) |
|---|---|---|---|
| 1903 | 604 573 | 196 667 | 8 998 |
| 1904 | 662 516 | 200 872 | 10 112 |
| 1905 | 678 099 | 224 427 | 10 247 |
| 1906 | 641 963 | 218 808 | 10 127 |
| 1907 | 606 935 | 216 700 | 11 043. |

Der Jahresbericht von 1907 enthält über Einnahmen und Ausgaben keine näheren Angaben; es ist lediglich ein Überschuß von 2172 £ vermerkt.

Die Ausgaben der Telegraphenverwaltung an Jahresmiete für das der West India and Panama Telegraph Company gehörende Kabel belaufen sich auf 1400 £; von dieser Summe bezahlen Antigua 500 £, St. Kitts-Nevis 500 £ und Dominica 400 £. Montserrat und die Virginischen Inseln haben keine telegraphische Verbindung mit der Außenwelt. Fernsprechnetze sind vorhanden in Antigua (168 Anschlüsse mit 350 Meilen [engl.] Leitungen), in St. Kitts (97 und 256) und Dominica (105 und 400).

## 4. Windward-Inseln.

a) Grenada. Nach dem Jahresberichte für 1907 weist der gesamte Postverkehr der Insel, verglichen mit dem Ergebnisse von 1906, folgende Zahlen auf:

| | 1906 | 1907 |
|---|---|---|
| Briefe und Postkarten | 446 927 | 484 943 |
| Drucksachen, Warenproben usw. | 142 710 | 162 176 |
| Einschreibsendungen | 11 020 | 11 096 |
| Postpakete | 6 950 | 7 421. |



Die Gesamteinnahme und -ausgabe verteilt sich auf die einzelnen Dienstzweige wie folgt:

| | Einnahme | Ausgabe |
|---|---|---|
| Post | 1562 £ | 2323 £ |
| Fernsprechwesen | 1500 - | 1417 -. |

b) St. Lucia. Der letzte Jahresbericht (abgeschlossen am 31. März 1909) gibt die Einnahmen des Postdienstes mit 1521 £, die des Fernsprechdienstes mit 749 £ an; die Ausgaben betragen 1711 und 457 £. An Briefen und Postkarten sind insgesamt 287 086 Stück eingegangen und abgesandt worden. Die Fernsprechleitungen haben eine Gesamtlänge von 190 engl. Meilen.

c) St. Vincent. Im Jahre 1907/08 betrugen die Einnahmen des Postdienstes 1010 £, des Fernsprechdienstes 453 £, die Ausgaben 956 £ und 336 £. Der Jahresbericht erwähnt ferner, daß die Fernsprechleitungen in einer Ausdehnung von je 24 engl. Meilen auf der Leeward-Seite der Insel von Kingstown bis Chateaubelair und auf der Windward-Seite von Mesopotamia bis Georgetown verlaufen.

5. Barbados.

Im Jahre 1907/08 beliefen sich die Posteinnahmen auf 8468 £, die Ausgaben auf 6876 £. An Briefpostgegenständen wurden im ganzen 948 046 Stück empfangen und 912 265 Stück abgesandt. Es gingen insgesamt 1423 Posten ein, darunter 157 von Brasilien und Buenos Aires, 100 von England, 123 von den Vereinigten Staaten von Amerika, 87 von St. Lucia und 84 von Britisch-Guyana.

6. Trinidad und Tobago.

Nach dem Jahresberichte von 1907/08 betrug die Zahl der Postanstalten 71, die der Telegraphenanstalten 31. Die Gesamteinnahmen stellten sich auf 10 625 £, die Gesamtausgaben auf 20 461 £. Es wurden bearbeitet insgesamt 1 937 841 Briefe und Postkarten, 718 330 andere Briefpostgegenstände, 28 426 Postpakete und 7083 Telegramme. Zwischen Tobago, das an das Welttelegraphennetz nicht angeschlossen ist, und Trinidad besteht seit 1906 Verbindung mittels drahtloser Telegraphie. Die Zahl der in beiden Richtungen ausgewechselten Telegramme betrug im Berichtsjahre 627 Stück.

Ein vergleichendes Studium der vorstehenden statistischen Angaben führt zu dem Schlusse, daß in der Gegenwart der Postverkehr in diesen einstmals so blühenden Pflanzungskolonien recht mäßig ist, und daß die Postfinanzen ebenso ungünstig und unerfreulich sind wie die gesamte wirtschaftliche Lage dieser Gebiete. In der Tat haben von den Tagen Edmund Dummers bis zur Gegenwart die Einnahmen aus dem britisch-westindischen Postverkehr in keinem Jahre auch nur annähernd die Summe erreicht, die das Mutterland für die Unterhaltung der regelmäßigen Seepostlinien nach Westindien jährlich aufzuwenden hatte. Wir haben gesehen, daß der britisch-westindische Postsegelschiffsdienst im Jahre 1796 einen Minderbetrag von 46 000 £ ergab. Im Jahre 1860, im Zeitalter staatlich unterstützter Postdampfer, stellten sich die Einnahmen aus dem britisch-westindischen Postverkehr kaum auf die Hälfte der Riesensumme von 270 000 £, die die Postverwaltung als Unterstützung an die Royal Mail Line zu zahlen hatte (s. William Lewins, Her Majesty's Mails, S. 250).

---

# KLEINE MITTEILUNGEN.

Erforschung des Tschadsees. Der Hauptmann Tilho hat in einer am 25. Januar ihm zu Ehren veranstalteten Festsitzung der französischen Geographischen Gesellschaft bemerkenswerte Mitteilungen über die Ergebnisse einer Expedition gemacht, die er auf Veranlassung der französischen Regierung während der Jahre 1906 bis 1909 in den Gegenden zwischen Niger und Tschadsee unternommen hatte. In erster Linie handelte es sich dabei um eine genauere Festsetzung der Grenzen zwischen den französischen und britischen Besitzungen in Westafrika. Die Verhandlungen hierüber mit den britischen Bevollmächtigten hat Tilho mit dem bemerkenswerten Erfolge geführt, daß Frankreich für seine Kolonien einen Gebietszuwachs von 70 000 qkm und damit eine ausgezeichnete Verbindung zwischen seinen Besitzungen in West- und Äquatorial-Afrika erlangt hat. Eine weitere Aufgabe der Expedition war wissenschaftlicher Art und bestand hauptsächlich in einer gründlichen Erforschung des noch wenig bekannten Tschadsees. Schon im Jahre 1904 hatte Tilho ein fortschreitendes Austrocknen des großen Gewässers festgestellt. Dieser Vorgang hat sich in den folgenden Jahren mit großer Schnelligkeit weiterentwickelt. Den ganzen nördlichen Teil des Seebeckens, der 1904 noch einen Wasserstand von 2 bis 3 m aufwies, konnte die Expedition 1907 trockenen Fußes durchwandern. Der mittlere Teil des Sees, östlich von der Mündung des Komadugu, vor 3 Jahren noch eine unübersehbare Wasserfläche, hatte sich in einen ungeheueren Sumpf verwandelt, in dem eine üppige Pflanzenwelt wucherte. Nur in seinem südlichen Teile war der See schiffbar geblieben. Da seine durchschnittliche Tiefe aber auch hier nur 1,50 m betrug, ein Verkehr größerer Fahrzeuge also nicht möglich war, gibt Tilho sein Urteil dahin ab, daß der Tschadsee für die an ihn grenzenden Länder eher ein Verkehrshindernis als ein Verbindungsmittel darstellt. Tilho glaubt, obwohl es ihm nicht gelungen ist, die Ursachen der auffälligen Abnahme des Wasserstandes in großen Teilen des Tschadsees mit Sicherheit festzustellen, nicht, daß dieser jemals völlig versiegen wird, weil die Wassermengen, die ihm seine Zuflüsse und die in manchen Jahren sehr bedeutenden atmosphärischen Niederschläge zuführen, nicht geringer seien als die, die er durch Verdunstung und Versickerung verliere.

---

Eine Eisenbahn durch den »Caprivizipfel«. In »Glasers Annalen« weist Geheimer Regierungsrat Schwabe darauf hin, welche hohe Bedeutung eine Fortführung der Otavibahn bis zur Kap-Kairobahn für die wirtschaftliche Erschließung des Gebiets haben würde. Von den 23 400 qkm des »Caprivizipfels« seien nach neueren Feststellungen 6000 qkm fruchtbares Überschwemmungsland. Der Otavi-Minen- und Eisenbahngesellschaft werde die neue Strecke die Möglichkeit bieten, ihren Bedarf an Steinkohlen von der etwa 75 km südöstlich von der Viktoriafall - Station liegenden Wankiegrube zu beziehen. Der Hauptvorteil der empfohlenen Eisenbahnverbindung aber werde in der Herstellung einer Verbindung zwischen der Kap - Kairobahn und dem Atlantischen Ozean bestehen, die zwar nur wenig kürzer sein werde als der Weg von den Viktoriafällen über Buluwajo und Salisburg nach dem portugiesischen Hafen Beira am Indischen Ozean, die aber vor diesem Wege den großen Vorzug haben werde, daß bei der Fahrt über Swakopmund die hohen Suezkanalgebühren (10 frcs für den Reisenden und 9 frcs für die Tonne Frachtgut) wegfielen.



Mag der Plan auch noch manches Jahr auf seine Verwirklichung warten müssen, so kann man ihn doch nicht für aussichtslos erklären, nachdem Hauptmann Streitwolf das in Betracht kommende Gebiet durch seine Erkundungen aufgeschlossen und in ihm die deutsche Herrschaft gesichert hat. Von Grootfontein, das man als demnächstigen Endpunkt der Otavibahn annehmen kann, ist es bis zur Station Livingstone an den Viktoriafällen nur rund 850 km weit, von denen nur die letzten 80 km auf englisches Gebiet fallen. Etwa in der Mitte der Strecke liegt Libebe am Okawangoflusse. Größere Geländeschwierigkeiten sind, soweit bekannt, für den Bau wohl nicht zu erwarten. Immerhin erscheint es doch noch nicht an der Zeit, auf den Plan schon näher einzugehen.

---

Die Postuniformfrage in Süddeutschland vor hundert Jahren. Die Nummer vom 14. März 1804 der von dem schwäbischen Geschichtsforscher Joh. Gottfr. Pahl zu Ellwangen unter dem Titel »Nationalchronik der Teutschen« herausgegebenen politischen Wochenschrift enthält den nachfolgenden

Wunsch eines Postbeamten. (Eingesandt.)

»Viele teutsche Fürsten haben seit geraumer Zeit angefangen, ihren sämtlichen Räthen, Dikasterianten und Beamten Uniformen zu geben, und es scheint, seit der Besitznahme der Entschädigungslande, daß sich dieser Gebrauch immer mehr generalisire. Jedermann anerkennt das Nützliche und Zweckmäßige desselben. Der Staatsbeamte gewinnt dadurch an äußerer Würde, seine Handlungen erhalten mehr Nachdruck und die Uniform erhält in ihm, selbst in seinen außeramtlichen Verhältnissen, die Aufmerksamkeit, die er seinem öffentlichen Berufe schuldig ist. Hierzu kommt noch der nicht geringe ökonomische Vorteil, der dadurch erreicht wird, wenn man gesetzlich davon befreyet ist, mit dem steigenden Kleiderluxus gleichen Schritt zu halten, und der in einem Zeitalter, in dem die Besoldungen so selten in einer günstigen Proportion mit den Bedürfnissen stehen, eine gedoppelte Wichtigkeit erlangt. Es ist zu verwundern, daß man von diesen Bemerkungen von Seiten der Generaldirektion der Kaiserlichen und Reichsposten zur Zeit noch keinen Gebrauch gemacht und dem in ganz Deutschland zerstreuten Personal derselben keine Uniform gegeben hat. Eben durch diese Zerstreuung wird es gedoppeltes Bedürfniß für die Postbeamten, durch irgend eine Auszeichnung ihren unterscheidenden Beruf allenthalben auf eine gleiche Weise kennbar zu machen; und wenn das äußere Zeichen der Würde den Nachdruck der Amtshandlungen verstärkt, so ist es ihnen um so notwendiger, da es bei der Ausübung ihrer Pflichten hauptsächlich auf eine schnelle, kräftige und durchgreifende Tätigkeit ankommt. Überdies wäre die Ausführung dieses Vorschlags die Erfüllung eines Wunsches, der bei dem gesammten Postpersonal in dem ganzen Reiche allgemein ist.«

---

# LITERATUR.

Die Fernsprechtechnik der Gegenwart (ohne die Selbstanschluß-systeme) von C. Hersen und R. Hartz, Telegrapheningenieuren bei der Telegraphen-Apparatwerkstatt des Reichs-Postamts. Nr. V der von Karrass herausgegebenen Sammlung »Telegraphen- und Fernsprechtechnik in Einzeldarstellungen«. Achte bis zehnte Lieferung je 64 Seiten und elfte Lieferung (Schlußlieferung) 47 und XXI Seiten. Preis jeder Lieferung 2 Mark 50 Pf.*)

Das Werk liegt nunmehr abgeschlossen vor. In der achten Lieferung geht die Besprechung von den Einrichtungen für den Ortsverkehr auf die Einrichtungen für den Fernverkehr über. Hieran schließt sich eine Darstellung der Einrichtungen für Nebenstellen; den Schluß des Buches bildet eine Beschreibung einzelner Apparate und Einrichtungen, die unter den vorhergehenden Abschnitten nicht wohl untergebracht werden konnten, d. s. Fernsprechautomaten, Gesprächszähler, Aufsichts- und Prüfeinrichtungen. Sodann werden noch Grundsätze über die Bauart der Fernsprechämter mitgeteilt.

Die Darstellung der Fernverkehrseinrichtungen geht nicht nur auf die eigentlichen Fernleitungschaltungen, sondern auch auf alle übrigen Teile des Fernleitungsbetriebs ein. Die Einrichtungen für den Fernverkehr haben bei dem dauernd starken Anwachsen des Verkehrs noch nicht die festen Formen annehmen können wie die Einrichtungen für den Ortsverkehr. Im besonderen sind die Hilfsvorrichtungen des Fernverkehrs — die Schaltungen für das Entgegennehmen der Gesprächsanmeldungen der Teilnehmer und für den Verkehr zwischen den Arbeitsplätzen der Fernämter und den Teilnehmern — noch durchaus im Fluß. Darum haben die Verfasser wohl getan, sich nicht in Einzelheiten zu verlieren, sondern Grundzüge der Fernschaltungen für große Ämter herauszuheben. Vielleicht hätten die Rohrposten der Fernämter noch einer kurzen Besprechung unterzogen werden können, wenn sie auch gerade keine Schaltungsteile der Fernämter darstellen.

In die Darstellung der Einrichtungen für Nebenstellen haben die Verfasser alles einbezogen, was von Wichtigkeit ist. Sie gehen von den einfachsten Vorrichtungen aus, die notwendig sind, um eine Leitung für mehrere Sprechstellen benutzbar zu machen, und bringen dann nach einer sehr klaren Behandlung der in Z. B.-Netzen angewandten Speiseanordnungen die verschiedenen Arten von Zwischenstellenumschaltern und Klappenschränken. Auch die Reihenschaltapparate mit Linienwählern und die Zweiganschlüsse — beides Anordnungen, die von der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung noch nicht oder erst versuchsweise eingeführt worden sind — werden recht eingehend behandelt.

Im ganzen genommen bietet das Werk — vielleicht mit einer etwas zu starken Hervorhebung amerikanischer Schaltungen — eine vollständige Übersicht über den gegenwärtigen Stand der Fernsprechtechnik. Und da es sich nicht auf eine einfache Beschreibung der Schaltungen und der Bauart der Apparate und Apparatteile beschränkt, sondern auch auf deren Entwicklung aus den Grundformen eingeht und, soweit als möglich, die Vorteile und Nachteile wichtiger Schaltweisen usw. gegeneinander abwägt, wird dem Werke mindestens in demselben Sinne, wie den hier in Betracht kommenden Teilen der

*) Vgl. die Besprechungen der vorhergehenden Lieferungen, Archiv 1909, S. 531, und 1910, S. 17.

Werke von Kempster B. Miller und von Abbot, ein dauernder Wert innewohnen.

Lobend hervorzuheben ist, daß die Verfasser die Schaltungen durchweg nach einer festen Regel gezeichnet haben; in einer Vorbemerkung sind die Formen für die Darstellung der einzelnen Schaltungsteile angegeben. Ein ausführliches Namen- und Sachenverzeichnis erleichtert das Aufsuchen von Einzelheiten.

Dem Verlage gebührt wegen der guten Ausstattung ebenfalls Anerkennung.

---

Der Selbstinstallateur elektrischer Hausanlagen. Praktische Anleitung für jedermann, elektrische Haustelegraphen, Telephone, Glühlampenbeleuchtung usw. zuverlässig und ohne Mühe selbst anzulegen. Von A. Hecht. Vierte verbesserte und vermehrte Auflage, mit 89 Abbildungen nebst Schaltungskizzen und Voranschlägen bearbeitet von W. Knobloch. Verlag von Hachmeister & Thal in Leipzig. Preis geh. 60 Pf.

Das Heftchen soll dem Laien eine praktische Anleitung zur Selbstanfertigung elektrischer Hausanlagen geben. Theoretische Vorkenntnisse werden nicht vorausgesetzt, auch wird auf wissenschaftliche Erörterungen nicht eingegangen. Besprochen werden die Haustelegraphen in ihren einzelnen Teilen (Batterien, Leitung, Kontakte, Läutewerke, Tableaux, Schalter), die Haustelephonie (Apparate, Batterie, Leitung), Kleinbeleuchtung (Batterie, Glühlampen, Anwendungsarten, Schaltung) sowie Elektromotorbetrieb.

Durch das Bestreben, auf beschränktem Raume möglichst kurze Erklärungen zu geben, leidet an einigen Stellen die Klarheit und Verständlichkeit. So sucht der Verfasser z. B. gleich im ersten Satze des Heftchens das Wesen der Primärelemente mit den Worten zu erklären: »Als elektrische Stromquelle für Haustelegraphenanlagen dienen in der Regel sogenannte Primärelemente, welche zum Unterschiede von den Akkumulatoren oder Sekundärelementen so benannt sind.« Was unter Sekundärelementen zu verstehen ist, sagt er nicht. Auf S. 51 unter »Kleinbeleuchtung« heißt es: »Je heller die Beleuchtung gewünscht wird, um so mehr Volt beansprucht die Lampe«, und es wird für diese übrigens unzutreffende Erklärung dann ein Beispiel angeführt, das etwas ganz anderes beweist. Ferner wäre es bei Besprechung der Sammler zweckmäßig gewesen, die Angabe, daß Sammler immer »intakt« bleiben, wenigstens durch den Zusatz zu ergänzen: »sofern sie sofort nach der Entladung wieder aufgeladen werden«. Auch der Hinweis, daß ein Sammler durch Vorschalten vor eine Glühlampe des Beleuchtungsnetzes aufgeladen werden kann, trifft nur dann zu, wenn das Netz durch Gleichstrom gespeist wird. Ein den Leser verwirrender Druckfehler in den Berechnungen auf S. 52 wird ebenfalls in einer neuen Auflage zu beseitigen sein.

---

Haus- und Hotel-Telegraphie und -Telephonie von O. Canter. Dritte gänzlich neubearbeitete Auflage von Paul Riemenschneider. Mit 153 Textabbildungen. A. Hartlebens Verlag, Wien und Leipzig. 239 S. Preis geheftet 3 Mark, gebunden 4 Mark. (Band XIV der »Elektrotechnischen Bibliothek«.)

Das jetzt in dritter Auflage vorliegende Buch behandelt im ersten Kapitel die Grundzüge von Galvanismus, Elektromagnetismus und Induktion, soweit deren Kenntnis für den Laien zum Verständnis der Wirkungsweise der

Apparate und Batterien notwendig ist. Besprochen werden dabei die gebräuchlichsten Batterien und ihre Schaltungsweisen, die Gesetze der Stromverzweigung, die einfacheren Meßapparate und Meßverfahren sowie die Wirkungsweise des Weckers und Kurbelinduktors. Die nächsten beiden Abschnitte umfassen die Apparate und Schaltungen für die im häuslichen und geschäftlichen Leben am häufigsten angewendeten Telegraphen- und Fernsprechanlagen. Im vierten Kapitel werden wir mit selbsttätigen Meldeapparaten, z. B. den verschiedensten Arten von Klingelkontakten an Türen und Uhren, sowie mit Feuermeldeanlagen bekannt gemacht. Das fünfte Kapitel bespricht die Bauausführung von Schwachstromanlagen in Gebäuden und im Freien sowie das Aufsuchen und Beseitigen von Fehlern. Die im sechsten Kapitel gebrachte Beschreibung der Telegraphen- und Fernsprechanlage im Hotel »Fürstenhof« in Berlin, die 50 Fernsprechanschlüsse der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung und 300 Privatanschlüsse des Hauses umfaßt, läßt erkennen, welchen Umfang selbst eine Haus-Fernsprechanlage annehmen kann, und welche Bequemlichkeiten heute ein großes Hotel mit Hilfe der elektrischen Haus-Signal- und -Fernsprechanlage seinen Gästen bietet. Ein im Anhange gebrachtes Preisverzeichnis über Materialien und Apparate soll einen Anhalt über die Kosten für derartige Anlagen geben.

Bei der Neubearbeitung des Werkes haben die in der letzten Zeit gemachten Fortschritte der Technik Beachtung gefunden. Das Buch bietet dem Laien, der sich auf dem Gebiete der Haus-Telegraphie und -Telephonie eingehender unterrichten will, eine leichtverständliche und umfassende Anleitung.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**Nr. 7.** **BERLIN, APRIL.** **1910.**



## Die Beratung des Etats der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für das Rechnungsjahr 1910 im Reichstage.

Bei der ersten Beratung des Reichshaushalts-Etats für 1910 war der ganze Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung der Kommission für den Reichshaushalts-Etat überwiesen worden. Diese erledigte ihn in zwei Sitzungen, am 4. und 7. März, wobei nachstehende vier Resolutionen beantragt wurden:

1. Dr. Dröscher (K.) und Lattmann (W. V.): den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, geeignete Maßregeln zur Beseitigung der außergewöhnlich schlechten Beförderungsverhältnisse eines großen Teiles der Postbeamten zu veranlassen;
2. Erzberger (Z.): den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, Anordnungen zu treffen, wonach die Postverwaltung in den Schutzgebieten an die Verwaltung der Schutzgebiete angegliedert wird;
3. Beck (Heidelberg) (Nl.): den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, dafür Sorge zu tragen, daß zur Herbeiführung der Einheitlichkeit in der Beamtenorganisation der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung die Angehörigen der alten und der neuen höheren Postlaufbahn vom Bestehen der höheren Verwaltungsprüfung ab in Rang und Titel gleichgestellt werden;
4. Beck (Heidelberg) (Nl.): den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, eine Änderung der Personalordnung der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für mittlere und untere Beamte im Sinne ihrer Anpassung an die Grundzüge der Personalorganisation der preußischen Behörden in Erwägung zu ziehen.

Die Beschlußfassung über die beiden Resolutionen unter 1 und 4 wurde bis nach Schluß der ganzen Etatsberatung vertagt; zur Resolution unter 3 gab der Staatssekretär des Reichs-Postamts die Erklärung ab, daß er den Wunsch, die Zugehörigkeit der Ober-Postpraktikanten zur höheren

Laufbahn durch Beilegung des höheren Ranges kenntlich zu machen, teile und wegen Gewährung der Rangerhöhung mit den zuständigen anderen Ressorts in Verhandlung stehe. Die Resolution wurde alsdann nach kurzer Besprechung, an der sich auch der Staatssekretär des Reichsschatzamts beteiligte, vom Antragsteller zurückgezogen.

Zur Resolution unter 2 erklärte der Antragsteller, er vermute, daß die Post in den Schutzgebieten mit Zuschüssen arbeite, und erwarte von ihrer Angliederung an die Schutzgebietsverwaltung eine Vereinfachung und eine Einschränkung der Kosten. Der Staatssekretär des Reichs-Postamts verhielt sich der Frage gegenüber nicht grundsätzlich ablehnend, verwahrte sich aber dagegen, daß die Post schlecht gewirtschaftet habe. Von Anfang an sei die Verwaltung davon ausgegangen, Postbeamte nur an solche Orte zu schicken, an denen der Postdienst nicht von anderen Beamten im Nebenamte wahrgenommen werden könne; eine große Ersparnis werde sich also durch die Übernahme der Post auf das Reichs-Kolonialamt nicht erzielen lassen. Die Zuschüsse, die Deutschland für die Posteinrichtungen sämtlicher dem Reichs-Kolonialamt unterstehenden Schutzgebiete zu leisten habe, seien nicht übermäßig hoch; sie hätten 1908 nur 1 144 421 Mark betragen. Auch die anderen Nationen hätten erhebliche Beträge für die Unterhaltung des Postwesens in ihren Kolonien aufzuwenden. Die Posteinrichtungen in den britischen Kolonien Afrikas erforderten beispielsweise einen jährlichen Zuschuß von 2 025 627 frcs, die französischen einen solchen von 4 769 874 frcs. Der Staatssekretär des Reichs-Kolonialamts erklärte, der Übernahme der Post nicht abgeneigt zu sein und sich dieserhalb bereits mit dem Staatssekretär des Reichs-Postamts in Verbindung gesetzt zu haben; nach Lage der Dinge bedeute die Übernahme der Post für die Kolonialverwaltung ein bedeutendes Opfer; es sei in hohem Grade fraglich, ob wirklich Ersparnisse erzielt werden könnten. Er wolle den Versuch machen, sich ein klares Bild zu schaffen, ob die Übernahme möglich sei; wenn er sich dazu entschließe, geschehe es nicht aus dem Gesichtspunkte, daß er möglicherweise eine Überschußverwaltung daraus entwickeln könne, sondern nur aus dem Gesichtspunkte, daß die Kolonien, sobald sie dazu in der Lage seien, auch die Kosten der Post tragen müßten. Einige Abgeordnete sprachen sich gegen die Übernahme der Post auf die Schutzgebietsverwaltung aus, teils weil dadurch die Einheitlichkeit des Postbetriebs leiden könne, teils weil Ersparnisse doch nicht zu erwarten seien, vielleicht sogar eine Mehrbelastung herauskomme. Mit Rücksicht darauf, daß die Angelegenheit bereits Gegenstand der Erwägung bei den beteiligten Ressorts sei, wurde die Resolution auf Anregung des Vorsitzenden angenommen in der abgeänderten Fassung: »den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, in eine Prüfung darüber einzutreten, ob die Postverwaltung in den Schutzgebieten an die Verwaltung der Schutzgebiete anzugliedern sein möchte«.

Im Laufe der weiteren Beratungen wurden bei einzelnen Titeln Abstriche gemacht. Zu längeren Aussprachen gaben nur die Titel 37 (Stellvertretungskosten, Tagegelder usw.) und 52 (Für Arbeiten zum Bau und zur Unterhaltung der Telegraphenlinien usw.) der fortdauernden Ausgaben Veranlassung. Bei Titel 37 beantragte der Berichterstatter Absetzung von 1 000 000 Mark. Der Titel wurde indes, nachdem der Staatssekretär des Reich-Postamts und der Unterstaatssekretär Franck wiederholt die Notwendigkeit der vollen in Ansatz gebrachten Summe begründet hatten und mehrere Abgeordnete ebenfalls für die unverkürzte Bewilligung eingetreten waren, unverändert angenommen. Zu Titel 52 wurde eine Resolution angenommen: »den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, dahin zu wirken, daß die Herstellung von Telephon-Nebenstellen der Privatindustrie mehr als bisher erleichtert wird.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts hatte bei der Besprechung der Resolution ausgeführt, daß die Reichs-Telegraphenverwaltung der Privatindustrie schon jetzt viel weiter entgegenkomme als andere Verwaltungen. Bayern habe nie gestattet, daß die Privatindustrie solche Nebenanlagen ausführe. Es könne keine Rede davon sein, daß die Reichs-Telegraphenverwaltung der Privatindustrie Schwierigkeiten mache. Er müsse die Beamten gegen den Vorwurf in Schutz nehmen, daß sie die Privatindustrie schikanierten.

Bei den einmaligen Ausgaben des ordentlichen und des außerordentlichen Etats wurde beschlossen, für die Verzinsung der zur Herstellung von Fernsprechanlagen neu aufzunehmenden Anleihe von 25 000 000 Mark nicht $3^1/_2$ sondern 4 v. H. vorzusehen und den dazu eingestellten Betrag auf 500 000 Mark zu erhöhen.

Die zweite Beratung des Postetats begann der Reichstag am 9. März mit Titel 1 der fortdauernden Ausgaben, Gehalt des Staatssekretärs. Nachdem der Abgeordnete Beck (Heidelberg) (Nl.), Berichterstatter, kurz über die in der Kommission zurückgestellten Resolutionen 1 und 4 (vgl. S. 149) berichtet und die Annahme des Titels 1 nebst der von der Kommission vorgeschlagenen Resolution 2 — Angliederung der Postverwaltung in den Schutzgebieten an die Verwaltung der Schutzgebiete; (vgl. S. 149) — beantragt hatte, brachte der Abgeordnete Kaempf (F. Vp.) Klagen über langsame Paketbeförderung zwischen Nord- und Süddeutschland und über die Ausschließung eines Teiles des Gemeindebezirks Mariendorf von den Vergünstigungen des Nachbarortsverkehrs mit Berlin zur Sprache und ging dann auf die Abschaffung des Ankunftstempels für Briefe ein, wobei er bemängelte, daß die Geschäftswelt nicht vor Einführung dieser Neuerung befragt worden sei; er halte es für notwendig, daß die Reichs-Postverwaltung bei allen wichtigen Maßnahmen auf dem Gebiete des Verkehrs zuvor Sachverständige aus allen Kreisen der erwerbstätigen Stände höre, um sich ein Bild davon zu schaffen, ob die geplante Maßregel erhebliche Interessen gefährde. Dabei lasse er dahin gestellt,ob zu diesem Zwecke ein ständiger Postbeirat zu ernennen oder nur von Zeit zu Zeit bei bestimmten Veranlassungen einzuberufen sei.

Im weiteren bespricht der Redner das Postscheckwesen, das gleich im ersten Jahre seines Bestehens eine außerordentlich erfreuliche Entwicklung genommen habe, wie aus der von der Verwaltung vorgelegten Denkschrift über die Gestaltung des Postscheckwesens zu ersehen sei; er beanstandet indes die Ertragsberechnung der Denkschrift. Nach seiner Ansicht lasse sich ein Überschuß von nahezu $2^1/_2$ bis 3 Millionen Mark berechnen, wenn die einmaligen Aufwendungen außer Betracht blieben und die Ersparnisse berücksichtigt würden, die durch Abnahme des Postanweisungsverkehrs infolge der Zunahme des Scheckverkehrs entstanden seien. Ferner müßten auch die Zinsen in Anrechnung gebracht werden, die dem Reiche durch die Überweisung von 39 Millionen aus dem Postscheckverkehr an die Reichshauptkasse zugute kämen. Der überwiesene Betrag bilde einen Teil des Betriebskapitals der Reichshauptkasse, die um so viel weniger Reichsschatzanweisungen bei der Reichsbank zu diskontieren brauchte, mithin Zinsen für Reichsschatzanweisungen gespart habe. Ein Überschuß in der von ihm berechneten Höhe würde allerdings dem Zwecke der neuen Einrichtung widersprechen, die nur der Verbesserung des Zahlungsverkehrs und der Einschränkung des Bedarfs an baren Umlaufsmitteln dienen solle. Trotz der günstigen Erfolge, die das Postscheckwesen bereits erzielt habe, sei es noch nicht tief genug in alle Schichten der Bevölkerung eingedrungen, und es müßten alle Mittel angewandt werden, gerade den kleineren und mittleren Gewerbestand zur Benutzung des Postschecks heranzuziehen. Um dies zu er-

reichen, müßten die Einrichtung namentlich hinsichtlich des Schreibwerks vereinfacht, die Überweisungen beschleunigt und das Postscheckwesen mit dem Reichsbankgirokonto in Verbindung gebracht werden. Obwohl in den Einrichtungen des Postscheckwesens hiernach noch mancherlei zu bessern sei, so müsse doch anerkannt werden, daß die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung in diesem Dienstzweige bereits Vorzügliches geleistet habe; besonders dankbar sei es zu begrüßen, daß ein internationaler Zahlungsausgleich mit Österreich, Ungarn und der Schweiz auf dem Wege des Postscheckwesens erreicht worden sei.

Schließlich regte der Redner noch die Einführung von Portoermäßigungen an. Der Reichs-Postverwaltung könne er nicht warm genug eine Maßregel empfehlen, die im vorigen Jahre bei der Finanzreform in der Regierungsvorlage in Aussicht gestellt worden sei, die den ganzen Verkehr erleichtern und auch den Fernsprechbetrieb entlasten würde, nämlich die Wiedereinführung einer billigen Ortspostkarte, sei es zu 2 oder zu 3 Pf. Auf dem Wege einer Ermäßigung des Weltpostportos seien wir dadurch einen Schritt vorwärts gekommen, daß für Briefe zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika, die unmittelbar zwischen beiden Ländern ausgetauscht werden, nur das Inlandporto erhoben wird; das sei aber nur ein sehr kleiner Schritt. Einem weiteren Fortschreiten auf diesem Wege ließe sich vielleicht durch Sonderabkommen zwischen Nachbarstaaten vorarbeiten, wie solche bereits zwischen Deutschland, Österreich, Ungarn und Luxemburg bestehen. Solche Sonderabkommen wären nicht nur für den Geschäftsverkehr, für die Entwicklung unseres Handels, sondern auch vom allgemeinen politischen Standpunkt aus wünschenswert. Vielleicht böten auch künftige Handelsvertragsverhandlungen die Möglichkeit, auf die Einführung eines ermäßigten Portos zwischen den beteiligten Ländern zu dringen.

Der Abgeordnete Lattmann (W. V.) befürwortete die von dem Abgeordneten Bassermann eingebrachte Resolution:

> den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, darauf hinzuwirken, daß aus Vertretern des Handels, der Industrie, der Landwirtschaft und des Handwerks ein »Ständiger Beirat für Post- und Telegraphenangelegenheiten« zur fortgesetzten Prüfung der bestehenden und zur Mitarbeit an neu zu schaffenden Einrichtungen des Post- und Telegraphenverkehrs ins Leben gerufen werde, der nach Bedürfnis, mindestens aber zweimal im Jahre, im Reichs-Postamt zusammenzutreten hat.

Er warnte aber davor, den Postbeirat so zusammenzusetzen, daß Handel und Industrie darin die unbedingte Mehrheit hätten. Mit dem jetzt von allen Seiten geforderten Eindringen von kaufmännischen Grundsätzen in die Verwaltung sei es eine eigene Sache. Würden kaufmännische Grundsätze verlangt, dann ertöne überall reichster Beifall, gehe aber die Verwaltung einmal dazu über, ihre Maßnahmen vom rein kaufmännischen Standpunkt aus zu treffen, so wehrten sich gerade die Kreise am lautesten dagegen, die vorher den »kaufmännischen Geist« am dringendsten verlangt hätten. Er wolle in dieser Hinsicht u. a. an die Erfahrungen erinnern, die in jüngster Zeit bei der Aufhebung des Postankunftstempels gemacht worden seien, also bei einer Maßregel, die einer Vereinfachung und Verbilligung des Betriebs diene und dem kaufmännischen Geiste entspreche. Die Aufhebung des Ankunftstempels halte auch er nicht für richtig, aber dieser Standpunkt stehe im Gegensatze zu der Forderung einer kaufmännischen Verwaltung der Post.

Bei der an der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung geübten Kritik werde häufig auf das Ausland hingewiesen, in dem alles viel schöner sein solle. So habe man gesagt, daß die britische Postverwaltung trotz des für den inneren

Verkehr geltenden niedrigeren Briefportos einen höheren Überschuß aufbringe als unsere Verwaltung, die mehr Beamte beschäftige und infolgedessen auch teuerer wirtschafte. Bei näherer Prüfung komme man zu dem Ergebnisse, daß die beiden Verwaltungen eigentlich nicht miteinander verglichen werden könnten, weil die Verhältnisse, sowohl die etatsrechtlichen als die dienstlichen, viel zu verschieden lägen. Nach einer in der Zeitschrift für Schwachstromtechnik veröffentlichten Zusammenstellung habe die Zahl der Fernsprechstellen am 1. Januar 1909 betragen: in Deutschland 851 000, in England 565 000, in Frankreich 194 000, in Österreich 124 000; Deutschland hätte also fast ebensoviel Fernsprechstellen wie England, Frankreich und Österreich zusammen. In England kämen auf 1 Fernsprechstelle 77, in Frankreich 202, in Österreich 209 und bei uns 19*) Einwohner. Das sei ein ganz gewaltiger Unterschied zugunsten unserer Verwaltung. Aber auch diese Zahlen zeigten, daß, wenn man zu einseitig kaufmännischen Geist fordere, das doch sehr bedenklich sein würde; denn Anlagen von Fernsprechstellen in kleinen Städten und auf dem Lande würden gewiß nicht immer vom Standpunkte der Einträglichkeit zu rechtfertigen sein, sondern lediglich vom Standpunkte der Verwaltung als einer der Gesamtheit dienenden Verkehrsanstalt.

Redner will nicht jede Kritik der Verwaltung beiseite lassen und fragt deshalb, wie es mit dem ihr mehrfach gemachten Vorwurfe der Verschwendung wertvollen Materials stehe, und erwähnt die Klagen von Beamten und Arbeitern über zu viel Beaufsichtigung; in Siegen seien 5 bei der Verlegung eines Fernsprechkabels beschäftigte Arbeiter von nicht weniger als 7 Vorgesetzten beaufsichtigt worden. Zu beklagen sei es vom sozialen Standpunkt aus, daß der Etat diesmal keine neuen Stellen für Beamte und Unterbeamte vorsehe, und daß die Aussichten der Beamten auf Beförderung sehr ungünstig würden. Zur Erschwerung der Lage trage es bei, daß die Verwaltung in unrichtiger Auffassung von der Billigkeit weiblicher Kräfte die Zahl der weiblichen Beamten ständig vermehre. Weiter kam der Redner auf die im vorigen Jahre angeregte Schaffung einer großen Krankenkasse für Unterbeamte sowie auf die Frage der Anrechnung der Arbeiterjahre für die aus den Telegraphenarbeitern hervorgegangenen Unterbeamten zurück und wünschte möglichst schonendes Vorgehen bei der aus wirtschaftlichen Gründen jetzt notwendig gewordenen Entlassung von Telegraphenarbeitern.

Hierauf nahm der Staatssekretär des Reichs-Postamts das Wort zu folgenden Ausführungen:

»Bei der vorgerückten Zeit beschränke ich mich darauf, einige der Anregungen, die an mich hier gerichtet sind, zu beantworten, und gehe auf die große Frage der Beamtenorganisation schon deshalb nicht ein, weil seinerzeit in der Kommission beschlossen worden ist, diese erst in der Kommission zu besprechen. Der warme Appell, mit dem der Herr Vorredner für die Telegraphenarbeiter geschlossen hat, ist vollständig berechtigt; es bedarf aber eines solchen Appells gar nicht, weil der Verwaltung selbst daran gelegen ist, soviel als möglich die Arbeiter, die sich bewährt haben, zu halten. Die Verwaltung hat ein warmes Herz für die Arbeiter, kann aber, wenn sie eben kein Geld mehr hat, Anlagen zu machen, doch nicht weiter alle Arbeiter unterhalten. Der Herr Abgeordnete sagt, es wird sich ein Weg finden. Welcher soll das sein? Ich bitte, einen vorzuschlagen. Geld haben wir nicht mehr, ich kann nicht mehr ausgeben, als ich habe; wovon soll ich sie unterhalten? Die Verwaltung befindet sich in einer Notlage, sie ist mit den bewilligten Mitteln zu Ende und kann infolgedessen, weil nicht mehr so viel Mittel zur Verfügung stehen, diese große

*) Diese Angabe beruht auf einem Irrtum; es muß heißen: rund 71.



Zahl von Arbeitern nicht mehr beschäftigen. Ich muß das offen aussprechen, damit es nicht nach außen so aussieht, als ob wir Mittel und Wege, die vorhanden sind, nicht benutzen; das würde unter die Arbeiter eine ganz falsche Idee hineintragen. Was die Frage anbetrifft, ob denjenigen Arbeitern, welche längere Zeit gedient haben und geeignet sind für Unterbeamtenstellen, nicht bei der Anstellung die Arbeiterzeit angerechnet werden kann, so sind das sehr ernste Erwägungen, die sich nicht allein auf die Reichs-Postverwaltung, sondern auf alle Staatsverwaltungen beziehen. Die Erörterungen und Erwägungen sind noch nicht beendigt, die Reichsschatzbehörde hat sich darüber noch nicht schlüssig machen können, so daß Sie noch warten müssen, bis dies geschehen ist. Wohlwollend steht die Verwaltung ihren Arbeitern gegenüber. Was dann die Krankenkasse für die Unterbeamten anbetrifft, so hat sich meine Hoffnung, der ich im vorigen Jahre Ausdruck gegeben habe, nicht erfüllt, und zwar einfach deshalb, weil wir bei der gegenwärtigen Finanzlage alle Ausgaben, die nicht ganz unbedingt notwendig sind, haben zurückstellen müssen. Nun werden die Herren davon überzeugt sein, daß, wenn man eine derartige Krankenkasse einrichtet, also ein ganz neues Unternehmen schafft, das viel Geld kostet, bei der großen Zahl von Unterbeamten mehrere Hunderttausende. Dazu war gegenwärtig nichts vorhanden, da, wie der Herr Vorredner schon richtig angeführt hat, es auch nicht möglich gewesen ist, neue Stellen auszubringen.

Ich möchte mich dann zu einzelnen Fragen wenden, die die beiden Herren Redner in bezug auf den Betriebsdienst geäußert haben. Herr Lattmann hat es ganz richtig dargestellt — und ich bin ihm sehr dankbar dafür —, wie von dem kaufmännischen Geiste gesprochen wird; je nachdem es paßt, bekommen wir Prügel, wenn wir kaufmännischen Geist bekunden, und wenn wir keinen kaufmännischen Geist bekunden.

(Heiterkeit.)

Man kann es eben keinem recht machen.

Das zeigt so recht die Frage des Ankunftstempels. Es wird uns so häufig gesagt, wir sollten doch einmal auf andere Länder schauen. Das tun wir denn auch gern. Wir stehen ja in enger Verbindung mit allen anderen Ländern; Beamte von dort kommen hierher, und wir entsenden Beamte, um die fremden Einrichtungen kennen zu lernen. Wenn wir dann sehen, daß z. B. die Vereinigten Staaten von Amerika, ein hervorragendes Handelsland, ohne Ankunftstempel auskommen, und wenn wir es uns dann einfallen lassen, auch unserseits den Ankunftstempel zu beseitigen — nicht, um den Handel zu schädigen, sondern um ihm behilflich zu sein, seine Wünsche erfüllt zu sehen —, dann heißt es: »Wie dürft ihr so etwas tun?«

Meine Herren, die Frage des Ankunftstempels hat Anlaß gegeben, daß wir in allen Zeitungen beschimpft wurden. Ich habe gern Veranlassung genommen, den Herren in der Konferenz, die ich einberufen hatte, die Gründe darzulegen und Zahlen anzuführen, weshalb wir dazu übergegangen sind. Jeder einzelne legt Wert darauf, die erste Bestellung so früh wie möglich zu bekommen. Wer in großen Städten lebt, weiß, daß die Bestellung sich auf 1 bis $1^1/_2$ Stunden erstreckt, und daß diejenigen, die zu Ende des Reviers wohnen, den dringenden Wunsch haben: »Bringt mir meine Sachen früher!« Wenn wir nun überzeugt sind, daß wir durch die Beseitigung des Ankunftstempels das Publikum schneller bedienen können, und wir von diesem Mittel Gebrauch machen, dann ist es wieder nicht recht. Ich freue mich aber, daß auf der Konferenz verschiedene Herren doch erkannt haben, daß man dieser Maßregel nicht ohne weiteres einen fiskalischen Charakter zusprechen kann, sondern daß sie auch dem Publikum zugute kommt.

Es bestanden auch Differenzen darüber, ob man die Maßregel bei allen Bestellungen einhalten müsse, und ob man sie auch auf das flache Land, wo das

Stempeln vielleicht möglich ist, ausdehnen solle. Wir sind gegenwärtig dabei, zu prüfen, ob und welche Beschränkungen stattfinden können. Ich glaube aber nicht, daß das in weitem Umfange der Fall sein kann. Jedenfalls haben wir keineswegs die Absicht, das Publikum irgendwie zu schädigen, sondern nur die, seine Interessen wahrzunehmen, wie es ja auch unsere Pflicht ist.

Dann ist gesagt worden: »Ihr müßt unter Kuratel gestellt werden, ihr müßt einen Beirat bekommen!«

(Heiterkeit.)

Ich habe gegen einen solchen Beirat gar nichts einzuwenden; wir sind ja auch stets so vorgegangen, daß wir bei allen größeren Änderungen, die wir planten, Herren aus allen Ständen um ihre Unterstützung und Meinungsäußerung gebeten haben. Und daß wir eigensinnig gewesen wären und uns nach diesen Wünschen nicht gerichtet hätten, kann man uns doch nicht vorwerfen! Über einen ständigen Beirat aber kann man sehr verschiedener Meinung sein. Ich habe das Glück gehabt, wohl 10 Jahre lang Mitglied von zwei Beiräten zu sein. Wenn ich mich da offen aussprechen soll, dann stehe ich auf dem Standpunkte, daß so ein ständiger Beirat eine recht angenehme Institution für den Ressortchef ist. Ich teile hierbei die Auffassung, die mein großer Vorgänger früher schon ausgesprochen hat, daß dem Chef der Verwaltung ein solcher Beirat sehr bequem sein kann. Ein ständiger Beirat hat aber auch sehr seine Schattenseiten — das haben ja viele Handelskammern selbst schon ausgesprochen —, und zwar nach der Richtung hin, daß es bei einem solchen Raterteilen darauf ankommt, für jede Frage die richtigen Personen zu wählen. Die richtigen Personen sind nun nicht immer die, die jahrelang in solchem Beirate sitzen. Ich halte es für richtiger, man beruft einen solchen Beirat zu einem bestimmten Zwecke ein, d. h. die Verwaltung fragt die Vertreter des Handels, der Landwirtschaft, der Industrie und des Handwerks: wir haben jetzt das und das vor, seid so gut und bezeichnet uns Herren, die uns mit Rat unterstützen wollen, — und man wählt nun unter den Vorgeschlagenen sich eine Zahl aus. Dann bekommt man Herren, die sich für den Gegenstand, der zur Tagesordnung gehört, interessieren, die sich vorbereiten, und die wirklich ein sachverständiges Urteil abgeben. Das ist viel besser, als wenn ein ständiger Beirat da ist, bei dem die Mitglieder allmählich mit den Herren der Verwaltung so enge Fühlung finden, daß sie eigentlich selbst Beamte werden

(Heiterkeit)

und nicht so günstig wirken, wie sie eigentlich wirken sollen.

Also mein Vorschlag würde der sein, daß die Herren von der Resolution Abstand nehmen, uns einen ständigen Beirat beizuordnen, sondern den Wunsch aussprechen, daß wie bisher in solchen Fällen, wenn die Verwaltung Änderungen vornehmen will, sie Sachverständige aus den verschiedenen Ständen einberuft, und zwar nicht selbst auswählt — das wird sie auch nicht tun, um sich nicht dem Urteil auszusetzen, als hätte sie sich bloß diejenigen ausgewählt, die auf ihrer Seite stehen —, sondern es dem Handelstage, dem Landwirtschaftsrate, dem Handwerkertag überläßt, Vorschläge zu machen. Abhold sind wir solcher Maßregel gar nicht.

Ich bin auch dem Herrn Abgeordneten Lattmann sehr dankbar dafür, daß er ausgesprochen hat, daß die Vergleiche, die man mit fremden Verwaltungen zieht, überhaupt nicht zutreffend sind. Ich habe das früher bereits — auch in Kommissionen — ausgeführt, daß die Verhältnisse in den einzelnen Verwaltungen ganz verschieden liegen, daß viele Verwaltungen, insbesondere auch die britische, sich mit Betriebszweigen, die wenig lohnend sind, gar nicht befassen, daß man infolgedessen auch Vergleiche bezüglich des Beamtenpersonals u. dgl.



gar nicht ziehen kann, und daß auch die Einnahmen, die in den Etats stehen, gar kein richtiges Urteil gestatten, weil bei vielen Verwaltungen große Ausgaben, wie für Hinterbliebene, für Bauten, auf ganz anderen Etats stehen und den Postetat nicht belasten.

Was die Wünsche des Herrn Abgeordneten Kaempf anbetrifft, daß eine bessere Paketbeförderung zwischen Nord und Süd hergestellt werden möchte, so hat er uns vollständig aus dem Herzen gesprochen. Wir bemühen uns seit Jahrzehnten, eine Besserung herbeizuführen. Es ist aber nicht gelungen, und zwar aus dem Grunde nicht, weil es in den Schnellzügen und den beschleunigten durchgehenden Personenzügen meist nicht gestattet ist, Beiwagen einzustellen, und weil in den Schnellzügen infolge der Steigerung des Verkehrs die Briefpost so stark ist, daß wir in dem einen Postwagen gar keine oder nur sehr wenige Pakete befördern können. Wir sind natürlich auch mit den Eisenbahnen in Verbindung getreten und haben gebeten, Beiwagen einstellen zu dürfen. Es ist uns aber erwidert worden, daß bei dem starken Reiseverkehr die Eisenbahn auch nicht in der Lage ist — vielfach aus Sicherheitsgründen —, den Zug mit mehr Wagen zu belasten, als es tatsächlich der Fall ist. Der Herr Abgeordnete Kaempf ist dann auf die Frage des Nachbarortsverkehrs gekommen und hat uns zum Vorwurf gemacht, daß wir z. B. Orte teilen, wie Mariendorf, und einen kleinen Teil zu einer entfernteren Postanstalt legen. Ja, das läßt sich nicht vermeiden, wenn ein Vorort aus getrennten Teilen besteht, wie das öfter vorkommt. Der verkehrsreichere Teil von Mariendorf, der näher nach Berlin liegt, ist des Vorzugs des Nachbarortsverkehrs teilhaftig; der kleinere hat nicht auch darin einbezogen werden können, weil er zum Bestellbezirke des Postamts in Marienfelde gehört und die Hauptinteressenten auch in diesem Bestellbezirke bleiben wollen. Das ist eine Maßnahme, die überall beobachtet wird, und die dem Publikum zum Vorteil gereicht, daß wir nicht die politische Grenze maßgebend sein lassen, sondern berücksichtigen, auf welche Weise am schnellsten und besten dem Publikum die Sendungen zugeführt werden können.

Dann hat sich der Herr Abgeordnete Kaempf mit dem Postscheckwesen beschäftigt. Ich bin ihm dankbar für die anerkennenden Worte, die er über diese Einrichtung ausgesprochen hat, und ich freue mich, daß die Beamten, die dem Scheckwesen sich widmen und ihr Bestes getan haben, es in der Weise zu entwickeln, wie es uns gelungen ist, in diesen Worten eine Anerkennung und einen Ansporn sehen werden. Ich möchte aber davor warnen, nun zu glauben, die Verwaltung hätte ein Interesse, die Kosten des Scheckwesens ungünstig darzustellen. Wir sind in der Denkschrift, die wir Ihnen überreicht haben, ganz ehrlich zu Werke gegangen, und der Herr Abgeordnete Kaempf hat sich, glaube ich, geirrt in der Annahme, wir hätten für die 39 Millionen Mark, die den Betriebsfonds verstärken, keine Zinsen angesetzt. Auf Seite 22 der Denkschrift wird er finden, daß wir für diese 39 Millionen 3 Prozent Zinsen angesetzt haben.

Er hat im weiteren dann ausgestellt, daß wir in Ansatz gebracht haben die Mehrarbeit für 19 Millionen Zahlscheine, daß wir dagegen nicht in Ansatz gebracht hätten die Ersparnisse, die uns der Wegfall von 15 Millionen Mark Postanweisungen gebracht hat. Ja, wir hätten ja die Rechnung anders aufstellen können; dann hätten wir aber in Ansatz bringen müssen, daß die 15 Millionen Postanweisungen, die fortgefallen sind, einen Verlust von 3 Millionen Mark Gebühren darstellen, und dann wäre die Berechnung ungünstiger ausgefallen. Wir haben Ihnen hier has Urteil überlassen und nur gesagt: bei dem Postscheckwesen bleiben 828 000 Mark übrig; aber die Kosten, die bei den Postanstalten durch die Einzahlung auf Zahlkarten und die Auszahlung der Zahlungsanweisungen entstehen, dann der Rückgang im Postanweisungsverkehr sind dabei

nicht mit in Rechnung gezogen. Wenn man das alles berücksichtigt, dann ist eben kein Ertrag für die Verwaltung vorhanden.

Meine Herren, bei der Einführung des Postscheckwesens sind wir uns von vornherein bewußt gewesen, daß wir etwas schaffen wollen, was der Allgemeinheit dient und den Geldverkehr vereinfacht. Es sind Probejahre ausgesetzt worden. Wir haben bis 1912 Zeit, und wir werden mit Ruhe abwarten müssen, wie sich die Verhältnisse gestalten.

Ich möchte dann noch eine kurze Bemerkung machen zu dem Punkte, daß wir Geld verschleudern. Es ist früher die Rede davon gewesen, daß für etwa 9 Millionen Mark — glaube ich, sagte der Herr Abgeordnete Lattmann — Material verschwendet worden sei. Ich muß dem ganz entschieden entgegentreten. Wir haben vor 10 Jahren Versuche gemacht mit Doppelmetalldraht, weil er billiger als der Bronzedraht war und auch weniger Anlaß zu Störungen durch Diebstahl gab. Die Versuche haben zunächst befriedigt. Es hat sich aber später herausgestellt, daß der Draht auf große Entfernungen sich nicht eignet, und er ist aus dem Grunde nicht weiter beschafft worden. Wir haben den vorhandenen Draht für kürzere Leitungen weiter verwendet; aber daß er beseitigt worden wäre, davon kann gar keine Rede sein.

Dann sind noch verschiedene Wünsche über Ermäßigung von Porto ausgesprochen worden. Ja, meine Herren, der Herr Reichsschatzsekretär hat Ihnen seinerzeit dargelegt, welche Steuern er braucht, um den Etat in Ordnung zu bringen. Unter den Maßnahmen, die erst in Aussicht genommen und für die Deckungsmittel zu beschaffen waren, befand sich auch eine Herabsetzung des Portos für Postkarten im Ortsverkehr. Die Mittel sind aber nicht bewilligt worden, um dies tun zu können, und infolgedessen nimmt die Reichsschatzbehörde Anstand, auf diesen Punkt gegenwärtig zurückzukommen.

Die Finanzverhältnisse sind auch bei der Beurteilung der vom Herrn Abgeordneten Kaempf geäußerten Wünsche auf Herabsetzung des Weltpostportos entscheidend. Wenn wir auch das Porto heruntersetzen und mit unseren Nachbarn gemeinsam weiter vorgehen wollten, so würden die Nachbarn nicht dabei sein; denn es ist den Herren bekannt, daß in allen Ländern gegenwärtig keine Neigung besteht, die Portosätze herabzusetzen.

(Sehr richtig! rechts.)

Wenn das weder in Frankreich, noch in England, noch in den Vereinigten Staaten der Fall ist, können wir selbstverständlich nicht allein vorgehen und das Porto allein herabsetzen, zumal unsere Finanzverhältnisse nicht so glänzend sind, um auf ein paar Millionen verzichten zu können.

Nun ist noch über zu viel Aufsicht gesprochen und ein Fall angeführt worden, der durch die Zeitungen gegangen ist, daß in Siegen bei Kabelarbeiten eine übermäßig große Aufsicht stattgefunden hätte. Ja, meine Herren, wenn alles, was in den Zeitungen steht, vollständig zutreffen würde, wäre es manchmal recht gut oder auch recht schlecht bestellt.

(Heiterkeit.)

Ich habe aber hier schon häufiger ausgesprochen, daß ich nicht alle diese unrichtigen Angaben in den Zeitungen berichtigen kann, und ich habe Ihnen auch den Grund angegeben: es steht so viel Falsches in den Zeitungen, daß ich ein besonderes Berichtigungsbureau einrichten müßte, und wenn ich unglücklicherweise mal vergäße, irgend etwas Falsches zu widerrufen, dann würde es heißen: er hat nicht widerrufen, also ist es wahr.

Was den Siegener Fall betrifft, so ist er insofern sehr interessant gewesen, als große Kabelumlegungen, Verlegungen von Gas- und Wasserleitungen usw. aus Anlaß der Herstellung einer elektrischen Bahn stattgefunden haben. Die





Arbeiten verteilten sich auf verschiedene Stellen, über mehrere hundert Meter. Die Umlegung der Fernsprechkabel wurde von einer Baukolonne ausgeführt, die aus einem Bauführer, einem Vorarbeiter und fünf Arbeitern bestand. Da sind nun in ihrer freien Zeit der Amtsvorsteher und der Obersekretär auch hingegangen und haben sich angesehen, wie die Sache gemacht wird. Nun ist gesagt worden: das sind alles Kontrollbeamte. Meine Herren, zur Ausführung, Leitung und Beaufsichtigung der Arbeiter sind nicht mehr Beamte dagewesen, als notwendig waren, und man sollte den Beamten, die so viel Interesse für diese Umlegungen gezeigt haben, bei denen häufig auch große Schäden entstehen können, dankbar dafür sein, daß sie sich in ihrer freien Zeit dorthin begeben haben, um sich so etwas anzusehen.«

(Bravo!)

Hierauf wurde die weitere Beratung vertagt und am nächsten Tage — 10. März — fortgesetzt. Zunächst erhielt der Abgeordnete Zubeil (Sd.) das Wort, der in langen, ins einzelne gehenden Ausführungen eine Menge Beschwerden vortrug; er bemängelte u. a. den Umfang der Dienststunden für Unterbeamte, den Lohn der Telegraphenarbeiter, ferner das Vorgehen der Verwaltung gegen einzelne Beamte und Unterbeamte im Disziplinarweg und behauptete, daß in Cassel und Königsberg (Pr.) die Postverwaltung bei den Stadtverordnetenwahlen Wahlbeeinflussungen getrieben habe. In Cassel sei auf die Unterbeamten überdies vom Ober-Postdirektor ein Druck ausgeübt worden, um sie zum Eintritt in den Reichsverband zur Bekämpfung der Sozialdemokratie zu veranlassen.

Der Abgeordnete Dröscher (K.) erkannte an, daß der Etat mit großer Vorsicht aufgestellt sei, besonders auch bei den Ausgaben, betonte aber, daß die Einschränkung der Ausgaben zu einer Mehrbelastung der Beamten führen müsse. Für 1910 könnten er und seine Parteifreunde sich damit einverstanden erklären, daß keine neuen Stellen für Beamte und Unterbeamte im Etat vorgesehen seien, aber schon für das nächste Jahr nicht mehr und erst recht nicht für die kommenden Jahre. Er sei für strenge Durchführung der Sparsamkeit auf allen Gebieten, aber es dürfe darüber nicht das berechtigte Maß sozialpolitischer Fürsorge für die Beamten und die Möglichkeit preisgegeben werden, ihre berechtigten Wünsche zu erfüllen und befriedigende Beförderungsverhältnisse zu schaffen und zu erhalten. Die Beförderungsverhältnisse der Anwärter für die höheren Beamtenstellen seien äußerst ungünstig, da müsse Abhilfe geschaffen werden; hier scheitere eben auf die Dauer die Durchführung einer rücksichtslosen Sparsamkeit, wenn es nicht etwa gelinge, einen großen Teil der vorhandenen Anwärter an andere Verwaltungszweige abzuschieben. Zunächst sei es aber notwendig, mit der Annahme von Anwärtern für die neu eröffnete höhere Laufbahn, ebenso wie für die mittlere Laufbahn, einmal Schluß zu machen, damit die vom Reichstag angeregten Reformen durchgeführt werden könnten.

Es werde so viel über mangelhafte Ertragsfähigkeit unserer Post geklagt. Die Post habe aber einzelne Betriebseinrichtungen, die nicht nur keinen Überschuß brächten, sondern noch Zuschüsse erforderten. Wenn die Post in rein kaufmännischem Sinne nur darauf sehen wolle, ihre Ertragsfähigkeit zu verbessern, könnte sie z. B. den Paketverkehr abstoßen. Aber welche unendliche Schädigung würde damit allein das flache Land erfahren. Ebenso beanspruche der Telegraphendienst einen bedeutenden Zuschuß. Wer wollte aber hierin auch nur irgend eine Änderung wünschen, etwa eine Gebührenerhöhung verlangen? Wohl aber müsse der Zeitungsdienst, der einen Zuschuß von jährlich rund 2 Millionen Mark brauche, schärfer herangezogen werden; vielleicht ließe sich eine Änderung des Zeitungstarifs dahin herbeiführen, daß die Gebühren nicht

nach dem Gewichte, sondern nach der Häufigkeit des Erscheinens der Zeitungen berechnet würden. Die Postverwaltungen von England und Frankreich, deren Aufgabe in der Hauptsache die Briefbeförderung, also gerade der ertragsfähigste Zweig des ganzen Postdienstes, sei, brächten zwar günstige Erträge. Dagegen habe eines der fortgeschrittensten Länder, wo rein kaufmännische Grundsätze, die Erzielung möglichst großen Gewinns, besonders betont würden, die Vereinigten Staaten von Amerika, im abgelaufenen Jahre bei seiner Postverwaltung einen Fehlbetrag von 70 Millionen aufzuweisen. Man schätze also dort die Bedeutung, die der Verkehr für das ganze Erwerbs- und Kulturleben habe, höher ein als die Erzielung eines möglichst großen Überschusses.

Bei der im vergangenen und auch in diesem Jahre angekündigten und ausgeführten gründlichen Prüfung des Postetats im Reichstag und in der Kommission sei ein recht geringes Ergebnis herausgekommen, weil der Postetat schon immer und ganz besonders in diesem Jahre von vornherein auf das unentbehrlichste Maß der tatsächlichen Bedürfnisse zugeschnitten und kaum etwas daran zu ändern gewesen sei. Für die Reichs-Postverwaltung sei dieses Ergebnis die beste Rechtfertigung.

Redner regte ferner eine Einschränkung der Ausgaben für die bauliche Unterhaltung der Dienstgebäude an, befürwortete die in Handelskreisen gewünschte Einführung von Brieftelegrammen und empfahl die von der Kommission angenommene Resolution, daß bei der Herstellung von Fernsprech-Nebenanschlüssen die Privatindustrie mehr zugelassen werden möge. Die Frage einer Angliederung der Postverwaltung in den Schutzgebieten an die Schutzgebietsverwaltung sei so lange nicht von Bedeutung, als die Kolonialverwaltung noch eine Zuschußverwaltung sei und vom Etat des Reichs lebe.

Gegen die in einer Resolution geforderte Einrichtung eines ständigen Beirats für die Post- und Telegraphenangelegenheiten sprach sich der Redner sehr entschieden aus; er und seine politischen Freunde seien der Ansicht, daß die in dieser Forderung liegende Kritik unberechtigt und die Einrichtung nicht nur überflüssig, sondern sogar schädlich sei, da sie lähmend und hemmend auf die Initiative der Verwaltung wirken würde.

Der Abgeordnete Nacken (Z.) besprach den Etat und die Personalverhältnisse im wesentlichen in demselben Sinne wie der Vorredner und ging nur noch besonders auf die Verhältnisse der Ober-Post- und Telegraphenassistenten ein. Weiter erkannte er an, daß die Reichs-Postverwaltung sich in der Frage der Beschränkung des Paketannahmedienstes und des Drucksachen-Abfertigungsdienstes an den Vorabenden von Sonn- und Feiertagen dem Reichstag entgegenkommend gezeigt habe, bedauerte aber, daß die Wünsche wegen billigerer Beförderung von Drucksachen in Blindenschrift nicht erfüllt worden seien.

Die Sonntagsruhe habe sich nach der Statistik für 1908 gegen das Vorjahr etwas gebessert, auch die Urlaubsverhältnisse des Personals hätten sich günstig weiter entwickelt, ebenso seien bei dem Dienststundenleistungsmaße kleine Verbesserungen zu verzeichnen; er wolle hierzu bemerken, daß bei dem Drängen auf Sparsamkeit keineswegs zu einer Vermehrung der Dienststunden im Betriebsdienste geschritten werden dürfe. Der Ausweg sei in Vereinfachungen des Dienstes zu suchen. Auf diesem Gebiete würden besonders eine größere Erweiterung der Befugnisse der Post- und Telegraphenämter, eine Verminderung des Schreibwerks, Einschränkungen der Versetzungen, der Statistiken und Nachweisungen, Vereinfachungen im Postkurswesen, ferner Verminderung der Zahl der Kartenschlüsse, Beschränkung der Bahnhofsfahrten und der Bestellgänge u. a. m. ins Gewicht fallen.

Weiter empfahl Redner die Annahme der Resolutionen über die Zulassung der Privatindustrie zur Herstellung von Fernsprech-Nebenstellen und über die Angliederung der Postverwaltung in den Schutzgebieten an die Schutzgebietsverwaltung, fragte nach den Grundsätzen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung bei der Veräußerung von Altmaterial, sprach sich anerkennend über die Entwicklung des Postscheckverkehrs aus und berührte die Frage der Barfrankierung, bei deren Einführung Bayern der Reichspost den Rang abgelaufen habe, und die Frage der Zulassung von Brieftelegrammen sowie von Zeitungen mit Versicherung der Bezieher. Zum Schlusse kam Redner noch auf die Frage der Portoermäßigung im Auslandsverkehr zurück. Er stehe nicht auf dem Standpunkte, daß Verbilligung des Verkehrs stets Einnahmeausfälle zur Folge habe, und bitte die Reichs-Postverwaltung, ihre Aufmerksamkeit besonders auf die Abschließung von Sonderabkommen mit Nachbarstaaten zu richten.

Der Staatssekretär erwiderte:

»Mit den letzten Ausführungen des Herrn Vorredners, daß die Verkehrsverwaltung selbstverständlich darauf bedacht sein muß, den Verkehr so zu gestalten, wie es das Bedürfnis erfordert, kann ich vollständig übereinstimmen. Das ist auch mein Bestreben, aber wie ich gestern schon zum Ausdruck gebracht habe, ist mir zur Zeit ein Hemmschuh angelegt durch die tatsächlichen Finanzverhältnisse. Bei den großen Finanzschwierigkeiten ist nicht daran zu denken, diese Wünsche so schnell zu verwirklichen, wie ich selbst wünsche. Als Beispiel habe ich mir gestern gestattet, Ihnen anzuführen, daß gegenwärtig die Verhältnisse in den anderen Ländern auch derart liegen, daß eine Neigung, im internationalen Verkehr Ermäßigungen eintreten zu lassen, nicht vorhanden ist. Wir haben auch tatsächlich die Erfahrung gemacht, daß einfach auf solche Wünsche nicht eingegangen wurde. — Soviel möchte ich hierzu anführen.

Dann möchte ich meiner Freude darüber Ausdruck geben, daß die beiden letzten Herren Vorredner ihrerseits betont haben, daß bei aller Sparsamkeit das Interesse des Verkehrs nicht beiseite gestellt werden darf.

(Sehr richtig!)

Das ist mir vollständig aus dem Herzen gesprochen. Die Herren mögen überzeugt sein, daß von der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung stets in diesem Sinne vorgegangen werden wird. Man darf dabei aber nicht vergessen, daß der Chef dieser Verwaltung nicht bloß Leiter des Verkehrswesens ist, sondern daß er sich in das Gefüge der gesamten in dem Herrn Reichskanzler konzentrierten Reichsverwaltungen einzufügen und darauf Rücksicht zu nehmen hat. Das heißt, er kann, wenn die Verhältnisse sehr schlecht liegen, seine Pläne betreffs stärkeren Vorgehens mit nützlichen Einrichtungen wie auch betreffs besserer Gestaltung der Beamtenverhältnisse nicht so schnell verwirklicht sehen, wie er es wohl wünschte. Es ist den Herren ja bekannt, daß der Herr Reichskanzler mit Rücksicht darauf, daß im letzten Sommer noch gar nicht zu übersehen war, wie sich die finanziellen Maßnahmen, die der vorige Reichstag getroffen hat, gestalten würden, den dringenden Wunsch an die Verwaltungen gerichtet hat, von der Einstellung neuer Stellen abzusehen, wenn nicht ganz dringende Not vorliegt. Das ist natürlich eine Aufforderung, die für den Chef einer so großen Verwaltung von größter Bedeutung ist, und ich mußte demgegenüber die Frage ernstlich in Erwägung ziehen, wie solche Maßnahmen auf die einzelnen Kategorien der Beamten wirken.

Nun kann ich dem Herrn Vorredner darin nicht folgen, daß die Personalverhältnisse ganz trostlose seien.

(Zuruf aus der Mitte: Die Aussichten!)

Ich möchte gerade mit Bezug auf die Öffentlichkeit, vor der wir das aussprechen, meinen, daß man das doch nicht so bezeichnen kann. Ich habe mir aus Anlaß der Aufforderung klar gemacht, welche Wirkung es auf die einzelnen Beamtenkategorien hat, wenn wir einmal ein Jahr lang keine neuen Stellen schaffen. Die neuen Stellen bedeuten nicht, wie viele Herren glauben, eine Vermehrung des Personals, sondern es handelt sich bei den mittleren und unteren Beamten meist darum, daß der Anwärter, der der Verwaltung eine gewisse Zeit gedient hat, in eine feste Anstellung kommt. Diese erste Anstellung ist eine Sache von so eminenter sozialer Wichtigkeit, daß bei einer ungünstigen Verschiebung der Anstellungsverhältnisse an den Verwaltungschef die ernste Frage herantritt, ob es angängig ist oder nicht. Darüber hat eine eingehende Prüfung stattgefunden, und ich habe dem Verlangen nach Zurückstellung neuer Stellen in diesem Jahre nachkommen können, weil durch diese einmalige Zurückstellung keine Schäden eintreten, die nicht zu verantworten wären.

Daß die Sparsamkeit, wenn sie falsch angewendet wird, unter Umständen eine sehr unglückliche Rolle spielen kann, darüber sind ja alle Herren, die zuletzt gesprochen haben, völlig einig. Es ist auch im kaufmännischen Leben Sitte, daß, wenn der Verkehr daniederliegt, nun nicht mit allen Maßnahmen eingehalten wird, sondern daß man in die Zukunft sieht und sich darauf vorbereitet, um, wenn der Verkehr wieder steigt, mit den nötigen Einrichtungen zur Bewältigung versehen zu sein. In dieser Weise ist auch die Reichs-Postverwaltung vorgegangen, und sie wird auch weiter damit vorgehen, solche Einrichtungen, die sie für notwendig hält, zu befürworten und in Antrag zu bringen.

Es ist die Frage der Brieftelegramme erörtert worden. Das ist eine Einrichtung, die die französische Verwaltung getroffen hat, und die es ermöglicht, den Nachrichten durch Ablassung von umfangreicheren Telegrammen eine schnellere Übermittlung zu ermöglichen. Die Erfahrungen, die auf diesem Gebiete vorliegen, sind noch sehr karge. In Frankreich hat man die Einrichtung erst Anfang vorigen Jahres eingeführt, und die Zeit ist zu kurz, um ein endgültiges Urteil darüber zu fällen. Wir haben die Ober-Postdirektionen aufgefordert, uns darüber zu berichten. Die Einführung solcher billigen Telegramme kann unter Umständen sehr nützlich sein, aber anderseits zu großen Ausgaben führen. Wenn darauf zu rechnen ist, daß der Verkehr ein sehr starker wird, und daß das Personal für die Nacht sehr verstärkt werden muß, wenn dann weiter die Befürchtung sich berechtigt erweist, daß viele Telegramme, die jetzt die volle Taxe zahlen, später für eine viel geringere Gebühr befördert werden, so kann das dahin führen, daß wir sehr teuer wirtschaften. Die Rücksicht auf die uns immer empfohlene Sparsamkeit muß uns in diesem Punkte sehr vorsichtig machen.

Der Herr Abgeordnete Nacken hat dann weiter erwähnt, daß die bayerische Verwaltung jetzt mit der Barfrankierung vorgegangen sei. Ja, meine Herren, aber sie macht nur einen Versuch. Nun wird ja den Herren bekannt sein, daß wir vor 30 Jahren auch die Barfrankierung hatten, daß wir aber damit sehr böse Erfahrungen gemacht und davon wieder Abstand genommen haben, ebenso wie das auch andere Verwaltungen, z. B. die belgische, getan haben. Die Herren mögen sich doch daran erinnern, daß jetzt allgemein dahin gedrängt wird, die Postverwaltung solle ihren Betrieb vereinfachen. Aber die Barfrankierung würde eine sehr große Erschwerung darstellen. Jetzt muß jeder seine Sendungen mit Marken bekleben, und niemand braucht z. B. die 10 000 Karten oder Briefe, die von einer Firma aufgeliefert werden, zu zählen. Kommen aber die Briefe, die bezahlt werden, in die Frankierungsmaschine, so ist dauernde Aufsicht notwendig; denn in dem Moment, wo der Brief aus dem Bereiche der Postanstalt herauskommt, hört auch jede Kontrolle auf. Nun werden



Sie mir zugestehen, ein solcher Stempel ist viel leichter nachzumachen als Postwertzeichen, von denen Sie ja wissen, daß sie, um Fälschungen vorzubeugen, auf Papier hergestellt werden, welches Fälschungen erschwert. Die ganze Sache muß dann unter strenge Aufsicht gestellt und kann nicht nur einem Beamten anvertraut werden, sondern es müssen mehrere Beamte dabei sein. Die Briefe müssen gezählt werden. Dann sagt aber der eine Beamte, es sind 1000, der andere dagegen, es sind 999. Jedenfalls wird dadurch der Postverwaltung viel Mühe und Arbeitskraft zugemutet. Bei Sendungen, die über den Ursprungsort hinausgehen, ist eine spätere Kontrolle über richtige Gebührenverrechnung sehr erschwert, und aus diesem Grunde hat man im Weltpostverein auch die Barfrankierung nicht zugelassen. Also ich möchte in dieser Beziehung bitten, daß die Herren uns nicht zu Maßnahmen drängen, die wir für ganz einwandfrei vorläufig nicht halten können.

Es ist dann weiter von den Herren zu einer eingebrachten Resolution gesprochen worden, die uns dahin bringen soll, der Privatindustrie bei den Bestrebungen auf Einrichtung von Nebenstellen mehr Spielraum zu lassen. Ich habe in der Kommission schon zum Ausdruck gebracht, daß ich eine solche Resolution nicht nur für nicht notwendig, sondern sogar für gefährlich halte, weil sie ein ganz falsches Bild von der Sachlage gibt. Die Einrichtung von Nebenstellen ist keine Nebensache, und zwar deshalb nicht, weil die Nebenstellen nicht etwas für sich Wirkendes sind, sondern weil sie einen Teil des großen Fernsprechnetzes bilden, und weil jede schlechte oder unvollkommene Anlage nicht bloß auf den Hauptanschluß, sondern auf sämtliche Teilnehmeranschlüsse des ganzen Netzes wirkt, und deshalb ist große Vorsicht geboten.

Ich habe bereits in der Kommission zum Ausdruck gebracht, daß es in den Bestimmungen über Fernsprechnebenanschlüsse unter Punkt 3 heißt:

> Den Teilnehmern ist überlassen, die Herstellung und Instandhaltung der auf dem Grundstücke des Hauptanschlusses befindlichen Nebenanschlüsse durch die Reichs-Telegraphenverwaltung oder durch Dritte bewirken zu lassen.

Also man war davon ausgegangen, daß die Herstellung eigentlich durch die Telegraphenverwaltung erfolgt, daß diese jedoch auch andere zulassen kann.

Nun hat sich das derart gestaltet, daß im Reichs-Postgebiete von den 250 000 Nebenanschlüssen gegenwärtig rund 220 000 von der Verwaltung und 30 000 von Privaten hergestellt sind. Diese Privaten sagen nun: wir müssen das allein machen, wir müssen mehr bevorzugt werden. Einzelne gehen so weit, zu sagen: wir haben das Recht, das allein zu machen. Ja, meine Herren, die Reichs-Telegraphenverwaltung ist dadurch, daß sie Privatunternehmer zugelassen hat, viel milder vorgegangen als die bayerische Telegraphenverwaltung. Diese hat von vornherein die Herstellung von Nebenanschlüssen durch Private verboten, und zwar gerade mit Rücksicht auf die einheitliche Gestaltung des ganzen Netzes. Die württembergische Telegraphenverwaltung hatte Private zuerst zugelassen, hat die Zulassung nachher aber wieder aufgehoben.

Nun, meine Herren, müssen wir uns wirklich fragen: liegt denn hier das Bedürfnis vor, durch eine Resolution gleichsam zum Ausdruck zu bringen: du, Reichs-Telegraphenverwaltung, verfährst nicht richtig? Wenn wir im Vergleich mit den übrigen deutschen Verwaltungen der Privatindustrie gegenüber in der milden Weise vorgegangen sind, und wenn ich noch hinzusetze, daß die fremden Staats-Telegraphenverwaltungen niemals die Einrichtung von Nebenstellen durch Private erlauben, so bestätigt die Forderung wieder das Sprichwort vom kleinen Finger und der ganzen Hand. Es wird dabei geltend gemacht: ihr wirtschaftet zu billig. Wir haben unsere Gebührenforderungen

nachgerechnet und haben gefunden, daß wir nicht zusetzen. Sobald die neue Fernsprechgebühren-Ordnung geregelt ist, beabsichtigen wir auch die Gebühr für Nebenstellen zu erhöhen. Tatsächlich kann unsere jetzige Forderung doch nicht übertrieben billig sein; denn, wie ich in der Kommission bereits auseinandergesetzt habe, es haben in den neun Monaten des verflossenen Jahres Besitzer von 1138 Nebenstellenanlagen, die von uns hergestellt waren, uns das Verhältnis gekündigt und haben sich von Privaten Anlagen herstellen lassen. Ja, meine Herren, diese werden doch nicht der schönen Augen der Privaten wegen das getan haben, sondern wahrscheinlich werden ihnen die Privaten mildere Bedingungen gestellt haben als wir, und deswegen sind sie zu ihnen gegangen. Also auch nach der Seite kann man nichts geltend machen.

Ich möchte die Herren dringend bitten, daß sie nicht solche Resolutionen annehmen, wenigstens es sich noch einmal reiflich überlegen. Den Privatunternehmern, denen wir die Möglichkeit gegeben haben, überhaupt erst hier zu bestehen, treten wir nicht feindlich gegenüber; all das, was angeführt wurde, daß ihnen unsere Beamten Kunden abwendig machen, ist nicht zutreffend. Wir haben die Ober-Postdirektionen gefragt, ob derartige Fälle vorgekommen sind, und von allen Seiten ist die Frage verneint worden.

Dann hat der Herr Abgeordnete noch den Wunsch ausgesprochen, wegen der Veräußerung des Altmaterials unterrichtet zu sein. Ich möchte ihm das dahin beantworten, daß das Altmaterial nach dem Werte seiner Bestandteile sorgfältig getrennt wird. Es wird unterschieden zwischen Apparaten, zwischen wertvollem Material, wie Platin, Kupfer, und anderen weniger wertvollen Materialien. Die großen Mengen an Bronzedraht und sonstigem Telegraphenbaumaterial werden jetzt öffentlich versteigert, und zwar wird bei Bronze- und Kupferdraht der Preis nach dem jeweiligen Kupferkurse festgesetzt mit einem der Wertminderung entsprechenden geringen Nachlasse, den das Reichs-Postamt jedes Jahr bestimmt. Wenn weniger geboten wird, wird es nicht verkauft. Ich glaube, nach der Richtung können die Herren sicher sein, daß nichts geschieht, was nicht zu verantworten ist.

Was dann den Wunsch wegen der Zeitungen mit Versicherungen betrifft, so ist den Herren ja bekannt, daß hier im Reichstag eine Resolution angenommen worden ist, wonach diese Frage durch eine Novelle zum Preßgesetze geregelt werden möchte. Es wird daher abzuwarten sein, welche Stellung der Bundesrat zu dieser Frage einnehmen wird. Ich möchte noch hinzufügen, daß die bayerische Verwaltung vorläufig auch noch nicht vorgegangen ist. Sie hat vielmehr bei uns angefragt, welche Stellung wir zu der Frage einnehmen, und wir haben bei der Beantwortung darauf hingewiesen, daß gegenwärtig die Frage im Bundesrate schwebt.

Dann möchte ich noch auf das zurückkommen, was der Redner der sozialdemokratischen Partei, Herr Zubeil, hier vorgeführt hat. Ich vermag nicht — und das wird er wohl auch nicht erwartet haben — auf all die Einzelheiten einzugehen, die er uns hier vorgetragen hat, weil derartige Einzelfälle wirklich wenig geeignet sind, hier im Plenum behandelt zu werden. Sie machen Nachfragen notwendig, die erst geschehen müssen, um Auskunft geben zu können.

Ich möchte aber hier generell zum Ausdruck bringen, daß die Verwaltung bei ihrem Vorgehen gegen Beamte und gegen Arbeiter nur davon geleitet wird, das Hineintragen von Aufreizungen und unrichtigen Darstellungen in die Beamtenkreise zu verhüten, und daß sie auch weiter gegen Ausschreitungen in energischer Weise vorgehen wird.

Der Herr Abgeordnete Zubeil hat uns den Vorwurf der Unhöflichkeit daraus gemacht, daß wir eine Eingabe seines Kollegen Scheidemann noch nicht beantwortet haben. Es ist richtig: eine Beschwerde des Herrn Abgeordneten



Scheidemann ist eingegangen, und zwar am 27. Februar. In der Eingabe wird der Ober-Postdirektor in Cassel beschuldigt, daß er eine Tyrannei auf seine Unterbeamten insofern ausübe, als er sie zwinge, dem Reichsverein gegen Sozialdemokraten beizutreten. Wir mußten selbstverständlich diese Eingabe an den Ober-Postdirektor zur Äußerung schicken. Der Bericht ist nun gerade eingegangen, so daß ich hier zum Ausdruck bringen kann, daß der Herr Ober-Postdirektor bestreitet, irgendwelchen Einfluß auf seine Beamten oder Unterbeamten ausgeübt zu haben.

(Hört! hört! rechts.)

Er schreibt:

> Von irgendeinem Drucke, der meinerseits oder auch nur unter meiner Duldung auf die Beamten ausgeübt sei, und der nur in der Phantasie des Anschuldigers entstanden sein kann, kann keine Rede sein.

(Hört! hört! rechts.)

Also, meine Herren, man sollte doch recht vorsichtig mit solchen Beschuldigungen sein,

(sehr richtig! rechts und bei den Nationalliberalen)

und wenn man nun einem solchen hohen Beamten den schweren Vorwurf macht, daß er seine amtliche Stellung dazu ausnutze, um irgend etwas zu tun, so muß man doch direkte Angaben machen. Der Herr Abgeordnete Scheidemann hat ein Schreiben des Reichsverbandes vorgelegt, unter dem die Mitglieder des Vorstandes aufgezeichnet sind. Zu diesem Vorstande gehören aber nicht bloß Postbeamte, sondern alle möglichen Beamten, Vorarbeiter, Rentiers usw. Ich habe sie einmal durchzählen lassen, und da ergibt sich, daß unter den 65 Mitgliedern des Vorstandes 11 Postbeamte, also jedenfalls nicht die Mehrheit Postbeamte sind. Der Herr Abgeordnete Zubeil hat die zahlreiche Mitgliedschaft von Postbeamten auf die Stellung des Ober-Postdirektors im Vereine zurückgeführt, mußte aber selbst zugeben, daß von 1000 Mitgliedern 318 auf die Post und 623 auf die Eisenbahn fallen. Nun ist der Präsident der Eisenbahn nicht im Vorstande, wohl aber der Ober-Postdirektor; dieser hat es also nicht fertiggebracht, daß so viele Mitglieder von seinem Fache dabei sind wie von der Eisenbahn, obgleich der Eisenbahnpräsident nicht im Vorstand ist. So etwas sollte man mit berücksichtigen und nicht, weil vielleicht die Wahlen nicht so ausgefallen sind, wie man es wünscht, einem hohen Beamten einen Vorwurf machen, ohne daß faßbares Material dafür vorhanden ist.

(Sehr richtig! rechts.)

Ich muß nach diesen Ausführungen, die gegenüber dem Casseler Ober-Postdirektor erhoben worden sind, diesen Beamten in Schutz nehmen. Ich muß hinzufügen, daß der Herr Abgeordnete Scheidemann selbstverständlich Bescheid auf seine Eingabe bekommen hätte, daß das aber jetzt wohl nicht mehr nötig ist, nachdem Herr Zubeil die Sache hier vor der Öffentlichkeit zur Sprache gebracht hat.

Die sonstigen Einzelwünsche, die von den verschiedenen Herren zum Ausdruck gebracht worden sind, und die den Betrieb betreffen, werden weiter erwogen werden, und wo sich die Gelegenheit bietet, darauf Rücksicht zu nehmen, wird es gern geschehen. Ebenso werden die Klagen, die geltend gemacht worden sind, weiter untersucht werden, um festzustellen, ob irgendwelche Versehen vorgekommen sind.«

(Bravo! rechts.)

Der Abgeordnete Beck (Heidelberg) (Nl.) hält es nicht für unbedenklich, daß keine neuen Beamten- und Unterbeamtenstellen ausgebracht worden sind. Einerseits litten die Beamten darunter in bezug auf ihre Stellung und ihr Vorwärtskommen im Staatsdienst, anderseits könne die Entwicklung der postalischen Verhältnisse gefährdet werden, wenn auf die Dauer aus Sparsamkeitsrücksichten auf jede Stellenvermehrung verzichtet werden müßte. Eine Vermehrung der Beamtenstellen im Verhältnis zur Steigerung des Verkehrs werde auf die Dauer nicht zu umgehen sein, allerdings müsse bei der Verteilung der Stellen der Grundsatz festgehalten werden, daß die einfacheren und untergeordneten Arbeiten den Unterbeamten zugewiesen werden, und daß die mittleren Beamten mehr in die besseren Aufsichtstellen einrücken. Gegen eine Vermehrung der Stellen für Beamte der höheren Laufbahn werde oft eingewendet, daß es nicht wünschenswert sei, die Zahl der Aufsichtstellen zu vergrößern, da werde aber nicht beachtet, daß für diese Beamten nicht die Führung der Aufsicht der Hauptteil ihrer Pflichten und ihrer Tätigkeit sei; sie hätten vielmehr für ein richtiges Zusammenarbeiten zu sorgen, den Betrieb zu leiten, die Betriebsmittel zu sichern, die Verkehrsverbindungen zu regeln, bei Verkehrsstörungen einzugreifen usw. Wenn im November 1909 die großen Störungen im Telegraphen- und Fernsprechdienste schnell beseitigt werden konnten, so sei dies gerade mit ein Verdienst dieser Beamten gewesen.

Der Redner findet es durchaus für gerechtfertigt, daß die Post- und Telegraphenverwaltung den Anträgen auf Portoermäßigungen auch für den allgemeinen Weltpostverkehr mit einer gewissen Vorsicht entgegentritt, denn die Wiedererhöhung unbilligerweise ermäßigter Portosätze sei sehr schwierig; er spricht indes den Wunsch aus, daß zur Erleichterung und Hebung des Verkehrs zwischen Deutschland und der Schweiz die für den Grenzverkehr geltenden Portosätze auf den ganzen Verkehr zwischen beiden Ländern ausgedehnt werden möchten. Weiter bespricht der Redner den im vergangenen Sommer in einer Tageszeitung veröffentlichten Vorschlag, die Post zu verpachten, und weist nach, daß die Ausführung dieses Vorschlags in keiner Weise im Interesse der allgemeinen wirtschaftlichen und der Verkehrsverhältnisse liegen würde. Eine solche Privatverwaltung würde als ein auf Gewinn bedachtes Erwerbsunternehmen niemals die Aufgabe einer staatlichen Postverwaltung erfüllen können, dem Handel und dem Verkehr nachzugehen, wirtschaftliches Leben zu erwecken und zu fördern. Gewiß seien auch gegen die Reichs-Postverwaltung Klagen und Beschwerden erhoben worden. Darum gerade bestehe der Wunsch, ihr durch die Resolution wegen Schaffung eines ständigen Postbeirats eine Einrichtung anzubieten, die es ihr ermögliche, mit den Kreisen Fühlung zu gewinnen, die von neuen Maßnahmen getroffen werden. Nicht darauf komme es an, für jede Gelegenheit eine neue Einrichtung ins Leben zu rufen, eine besondere Konferenz zusammentreten zu lassen, die nun auf den von der Postverwaltung gerade gebotenen Grundlagen zu prüfen und zu beschließen habe, der darum in gewissem Sinne die Wege vorgezeichnet und festgelegt seien. Der Postbeirat müsse gerade als ständige Einrichtung geschaffen werden, der leider der Staatssekretär nach seinen bisherigen Ausführungen abgeneigt zu sein scheine. Eine solche Einrichtung sei zu finden bei der Eisenbahn, aber auch bei unserer ganzen Schiffahrt, er erinnere an die Rheinschiffahrtskommission und den Wasserstraßenbeirat.

Sodann kam der Redner auf seinen vorjährigen Vorschlag, Telegrammbriefe und Brieftelegramme einzuführen, zurück, empfahl Zulassung der Postausweiskarten auch im Weltpostverkehr, der Fensterbriefe für Einschreibsendungen und für Sendungen nach dem Auslande, der Versendung von Tapeten als Drucksachen und von unfrankierten Antwortkarten bei Postkarten, ferner die



Einführung von besonderen Portosätzen für Pakete im Gewichte bis zu 1 kg, und sprach schließlich noch den Wunsch aus, daß im Hamburger Hafen die Briefe usw. auch an die Mannschaften solcher Schiffe unmittelbar bestellt werden möchten, die nicht am Kai lägen, und daß in Bremen ein besonderes Postscheckamt eingerichtet werde.

Der Abgeordnete Linz (Rp., Hosp.) sprach seine Befriedigung darüber aus, daß die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung der Übertragung von Leistungen und Lieferungen an Handwerkervereinigungen ihre besondere Beachtung schenkt. Weiter sprach er über einige Verkehrsfragen, insbesondere über den Wegfall des Ankunftstempels, erörterte, inwieweit bei anderen Postverwaltungen vom Ankunftstempel Gebrauch gemacht wird, und empfahl, entsprechend einem Vorschlage der Handelskammer in Halberstadt, den Ankunftstempel, wie dies in England geschehe, nur bei der ersten Tagesbestellung wegfallen zu lassen, für die übrigen Tageszeiten aber ihn wieder einzuführen. Hinsichtlich weiterer Ausgestaltung des Postscheckverkehrs wünscht Redner u. a., daß dieser Verkehr in möglichst enge Verbindung mit dem Giroverkehr der Reichsbank gebracht, und daß auf Nachnahmesendungen eingezogene Beträge solchen Empfängern, die ein Postscheckkonto haben, nicht durch Postanweisung, sondern durch die billigere Zahlkarte an das Postscheckamt überwiesen werden. Der Wunsch, daß bei Neuregelung der Fernsprechgebühren das billige Ortsporto, die Zweipfennig- oder mindestens eine Dreipfennigpostkarte wieder eingeführt werde, sei aufs wärmste zu befürworten. Für einen Postbeirat, der aus Handels- und Industriekreisen als eine ständige Einrichtung gefordert werde, sei nach der Auffassung dieser Kreise die Verkehrskommission des Deutschen Handelstags die geeignetste Grundlage; selbstverständlich müßten auch Vertreter der Landwirtschaft und des Handwerks hinzugezogen werden.

Die Einrichtung der postlagernden Sendungen werde vielfach dazu benutzt, schmutzige Bilder und Bücher unsittlichen Inhalts in die Hände der Jugend zu bringen. Das einzige Mittel zur Beseitigung dieses gemeinschädlichen Unfugs sei ein strenges Verbot, postlagernde Sendungen ohne genügenden Ausweis an Jugendliche auszuhändigen; außerdem empfehle sich vielleicht noch die gänzliche Abschaffung solcher postlagernden Sendungen, deren Aufschrift nur aus einzelnen Buchstaben und Zeichen besteht. Andere Länder seien auf diesem Wege bereits mit gutem Beispiele vorangegangen.

Zur Förderung der notwendigen äußersten Sparsamkeit im Reichshaushalts-Etat müßten verlangt werden: eine Neuregelung der Tagegelder und Fuhrkosten im Sinne einer Ermäßigung und möglichste Einschränkung der kostspieligen Dienstreisen; Einrichtung einer nach erprobten kaufmännischen Grundsätzen geregelten Geschäftsführung in allen Reichsbetrieben und Mitteilung der entsprechenden Belege im Reichshaushalts-Etat; möglichste Vermeidung einer weiteren Vermehrung der bisher fortgesetzt gesteigerten Zahl der Reichsbeamten. Ferner müsse dafür gesorgt werden, durch eine zweckmäßige Organisation der Reichsämter den Beamten in höherem Maße als bisher den Zutritt zu den besser besoldeten Stellen ihrer Beamtenklasse zu ermöglichen und zu den einfachen Dienstverrichtungen Unterbeamte heranzuziehen. Die Sparsamkeit dürfe aber nicht auf Kosten der Schnelligkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit des Verkehrs und ebensowenig auf Kosten einer jahrelangen sozialpolitischen Reformarbeit angewendet werden. Schließlich bittet er noch, auf die Heraufsetzung der Städte Elberfeld und Barmen in eine höhere Wohnungsklasse hinzuwirken.

Der Abgeordnete Seyda (Wreschen) (P.) beklagt, daß die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung — entgegen ihren vorjährigen Erklärungen bei der Verhandlung über Vorkommnisse bei den Stadtverordnetenwahlen in

Kiel — nach den politischen Gesinnungen ihrer Beamten forsche und, wie dies in Kattowitz geschehen sei, Beamte aus politischen Rücksichten nach anderen Orten versetze und an deren Stelle Beamte bringe, die die Sprache der Bevölkerung nicht kennen. Im Kattowitzer Falle habe sie die Rücksichten auf den Verkehr ganz außer acht gelassen; in der Post-Zeitungsstelle sei durch die plötzliche Versetzung von sechs Beamten eine solche Verwirrung entstanden, daß die Bezieher acht bis zehn Tage lang ihre Zeitungen nicht erhalten hätten. Bereits im vorigen Jahre sei darüber Beschwerde geführt worden, daß die Post von den Rentenempfängern verlange, die Quittungen nur mit deutschen Vornamen zu unterzeichnen. Dieses Verlangen sei durchaus ungerechtfertigt. Im weiteren empfiehlt er, die so oft besprochene Sparsamkeit durch Abschaffung der sogenannten Ostmarkenzulage zu betätigen.

Der Staatssekretär erwiderte:

»Meine Herren, der Herr Vorredner glaubt einen Widerspruch in meinen Erklärungen im vorigen Jahre bezüglich der Kieler Fälle und im Kattowitzer Falle zu sehen. Das ist nicht der Fall. Ich halte die Erklärung, die ich im vorigen Jahre abgegeben habe, voll aufrecht, daß wir nicht darnach forschen, wie der Beamte stimmt.

In dem Kattowitzer Falle ist Ihnen seinerzeit dargelegt worden, daß die besonderen Umstände bei den Kattowitzer Wahlen zu einer großen Beunruhigung der Bevölkerung geführt haben, daß es eine politische Angelegenheit gewesen ist, und daß die Regierung es für nötig gefunden hat, diejenigen Beamten, welche sich für den Ort nicht geeignet erwiesen haben, nach einem anderen Orte zu versetzen. Nachgeforscht worden ist von unserer Seite nicht, sondern es ist der Regierung ganz offen zugetragen worden.

(Hört! hört! und Zurufe bei den Polen.)

Also ich bleibe dabei, daß ich es nicht für richtig halte, nachzuforschen, und daß unserseits nicht nachgeforscht worden ist.

Es ist auch ungerecht und ungerechtfertigt, wenn der Herr Vorredner der Postverwaltung einen Vorwurf daraus machen will, daß der Postbeamte, der die Renten auszahlt, verlangt, daß der Rentenempfänger so unterschreibt, wie er in der Liste bezeichnet ist. Meine Herren, wir bekommen die Liste von den Berufsgenossenschaften. In der Liste sind die Empfänger aufgeführt, und der Beamte würde unrichtig handeln, wenn er die Rente auszahlte an jemand, der einen anderen Vornamen hat, als in der Liste steht. Der Postbeamte kann eben nichts anderes tun, als sich vollständig sichern, daß er das Geld an den richtigen Empfänger auszahlt, weil er sonst den Betrag, wenn er ihn an einen falschen zahlt, aus eigener Tasche ersetzen muß.

Meine Herren, im weiteren hat der Herr Vorredner geglaubt, aus der Versetzung von Postbeamten in Kattowitz den Schluß zu ziehen, daß der Dienst nun versagt habe.

(Jawohl! bei den Polen.)

— Wenn Sie das auch noch so oft sagen, so werden Sie in diesem hohen Hause doch keinen Anklang mit Ihrer Ansicht finden. Es wäre doch sehr traurig bestellt mit den Postbeamten, wenn die Dienstleistungen in einem Postamt in Unordnung geraten würden, wenn Versetzungen vorkommen.

(Zurufe bei den Polen.)

Da müßte also, wenn Beamte sterben, wenn einer oder zwei die Augen zumachen, in den beteiligten Postanstalten plötzlich der ganze Dienst in Unordnung geraten! Da tun Sie den Postbeamten ganz unrecht. Die sind so vollständig mit ihrem Dienste vertraut, daß sie überall arbeiten können. Wenn Versehen vorgekommen sind, so ist das möglich, hängt aber mit den Versetzungen nicht zusammen.



Ich möchte dann auf einzelne Bemerkungen zurückkommen, die der Herr Vorredner, der Herr Abgeordnete Linz, gemacht hat. Ich kann Ihnen bestätigen, daß sich die Wünsche, die sich auf das Scheckwesen beziehen, insoweit erfüllen werden, als Zahlungsanweisungen auch auf Reichsbankgirokonten überwiesen werden, und als eingezogene Nachnahme- und Auftragsgelder durch Zahlkarten an die Inhaber von Scheckkonten abgeführt werden können.

Was der Herr Abgeordnete in betreff der Postlagersendungen unter Chiffer gesagt hat, zeigt wieder, daß manche nützliche Einrichtungen auch in schlechter Weise ausgenützt werden. Meine Herren, die Frage, ob es möglich, ob es nützlich wäre, Postlagersendungen unter Chiffer ganz und gar auszuscheiden, habe ich dem Postbeirate, den ich vor kurzem zusammenberufen hatte, vorgelegt und die Antwort erhalten, es wäre nicht angängig, die Chiffersendungen auszuschließen.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit nochmals auf den Postbeirat zurückkommen und eine Bemerkung des Herrn Abgeordneten Beck dahin berichtigen, daß ich absolut nicht gesagt habe, ich sträubte mich gegen den Beirat; ich habe im Gegenteil gesagt: mir wird es ziemlich gleichgültig sein, ob Sie den Beirat beschließen oder nicht beschließen. Ich kann nach meinen Erfahrungen, die ich als Mitglied von zwei Beiräten jahrelang gemacht habe, nur hervorheben, daß durch die Resolution keine besonders nützliche Wirkung erzielt werden könnte, und daß ich es für viel richtiger halte, man wählt Sachverständige für die betreffenden Zwecke, — und das hat die Reichs-Postverwaltung seit 15 Jahren getan und dabei gute Erfahrungen gemacht. Ich möchte auch davor warnen, daß Sie etwa beschließen: der Postbeirat muß zweimal im Jahre zusammengerufen werden; es könnte dann dahin kommen, daß er zusammenberufen wird und man ihm sagen muß: ich habe dir nichts vorzulegen.«

(Heiterkeit.)

Der Abgeordnete Werner (Ref. P.) sprach gegen die Einrichtung eines ständigen Postbeirats und erklärte es für genügend, wenn, wie bisher, bei wichtigen Maßregeln Vertreter der beteiligten Kreise gehört würden. Bei Erörterung der Personalverhältnisse bezeichnete er es als notwendig, die Telegraphenmechaniker nicht später als mit Beginn des vierten Dienstjahrs etatsmäßig anzustellen, wünschte die Einrichtung einer neuen Klasse von Postanstalten, von Postämtern IV. Klasse, als einer Zwischenstufe zwischen den Postagenturen und den Postämtern III. Klasse, deren Verwaltung gehobenen Unterbeamten zu übertragen wäre, und empfahl die Abschaffung der seit 1908 eingeführten einstweiligen Beschäftigung von Militäranwärtern gegen Tagegeld.

Nach Schluß der Besprechung wurden die Titel 1 bis 16 a der fortdauernden Ausgaben nach den Anträgen der Kommission angenommen, die Resolution Bassermann über die Einrichtung eines ständigen Postbeirats aber abgelehnt.

Die weitere Beratung wurde vertagt und am 11. März bei Titel 17 der fortdauernden Ausgaben (Ober-Postdirektoren, Ober-Posträte und Posträte usw.) fortgesetzt.

Der Abgeordnete Carstens (F. Vp.) führte Klage über die Vereinigung der Telegraphen- und Fernsprechämter von Altona und Hamburg, wobei ein Teil der Altonaer Fernsprechanschlüsse zum Fernsprechamte Hamburg verlegt, der andere aber der Vermittelungsanstalt in Bahrenfeld zugeteilt worden sei. Durch diese Maßnahme würden die Verkehrsinteressen von Altona geschädigt; auch würden etwa 100 bis 130 Beamte und Beamtinnen genötigt, ihren Wohnsitz nach Hamburg zu verlegen, was für die Stadt Altona einen Verlust an Steuern, für die Altonaer Kaufleute und Hausbesitzer eine Einbuße an Käufern und Mietern bedeute. Vom Abgeordneten Geck (Sd.) wurde der Wunsch aus-



gesprochen, es möchten Dienststellen zur Öffnung unbestellbarer Sendungen, die jetzt nur bei den Ober-Postdirektionen bestehen, auch bei größeren Postämtern eingerichtet werden. Bei der jetzigen Einrichtung entständen oft unliebsame Verzögerungen. Redner erläuterte dies durch Darstellung eines Falles, in dem zwei an einem Orte ansässige Personen gleichen Namens die für sie ohne nähere Bezeichnung eingehenden Briefe nicht erhalten konnten, und meinte, die hieraus entstandenen Schwierigkeiten und Verzögerungen würden vermieden worden sein, wenn ein Beamter des Postamts das Recht gehabt hätte, die unbestellbaren Briefe zu öffnen und aus dem Inhalte zu entscheiden, wer der rechtmäßige Fmpfänger sei.

Hierauf erwiderte der Staatssekretär folgendes:

»Meine Herren, es ist ganz richtig, wie der Herr Vorredner geschildert hat, daß wir für jeden Ober-Postdirektionsbezirk nur eine Stelle haben, die die unanbringlichen Sendungen erledigt, und es mag auch vorkommen, daß dadurch hin und wieder einmal eine Verzögerung eintritt. Der Vorschlag des Herrn Vorredners, ob es angängig und zweckmäßig ist, größere Postämter mit der Erledigung unbestellbarer Sendungen zu betrauen, wird geprüft werden. Aber auf eins möchte ich den Herrn Abgeordneten aufmerksam machen: den Erfolg, den er sich von dieser Maßnahme für die unanbringlichen Sendungen verspricht, wird das nicht haben, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil die Beamten, die Briefsendungen, die nicht an die Adressaten bestellt werden können, öffnen, nicht berechtigt sind, die Briefe zu lesen, sondern lediglich festzustellen: wer ist der Absender? — und dem die Sendung zuzuschicken. Also der Erfolg könnte nur dahin gehen, daß die Absender die Briefe schneller wieder bekommen und dann sehen, welche Schwierigkeiten in bezug auf die Aushändigung bestehen.

Die richtige Bestellung von Postsendungen an Adressaten ist ja eine sehr schwierige Frage, wenn mehrere Personen gleichen Namens an dem Orte ansässig sind. Vielfach wird es gar nicht verstanden, daß die Postverwaltung nicht einfach entscheidet und sagt: dieser bekommt die Briefe. Anderseits wird verlangt, daß man den eingetragenen Firmen hierbei ein Vorrecht zuerkennt. Das kann nicht geschehen. Die Postverwaltung kann dies nicht entscheiden, sondern sie muß, wo aus der Sendung nicht zweifelfrei ersichtlich ist, an wen von mehreren Personen gleichen Namens sie gerichtet ist, die Sendung an den Absender zurücksenden.

(Sehr richtig! rechts.)

Wir kommen aber dem Publikum insofern entgegen, als wir die Personen gleichen Namens auffordern, sie möchten sich untereinander doch darüber einigen, wie mit den Sendungen vorgegangen werden soll; denn uns selbst liegt ja daran, die Sendungen möglichst schnell loszuwerden. Dann werden wir fertig und freuen uns, wenn wir sie an die richtige Adresse gebracht haben. Aber den eingetragenen Firmen Vorrechte zuzugestehen, dazu sind wir nicht in der Lage. Das würde auch gegen die gesetzlichen Bestimmungen über das Briefgeheimnis sein. Aber — wie gesagt — es wird geprüft werden, ob es möglich ist, größeren Postämtern die Öffnung zu übertragen. Dann würde immerhin erreicht werden, was der Herr Vorredner auch anstrebte, daß die Sendungen schnell dem Absender zugestellt werden können.

Der Herr Abgeordnete Carstens hat dann den Wunsch ausgesprochen, daß die Angelegenheit betreffs Vereinigung der Telegraphen- und Fernsprechämter von Altona und Hamburg noch einmal geprüft werden möchte. Die Frage ist seinerzeit, wie er wohl auch gehört haben wird, sehr eingehend geprüft worden. Es liegt der Reichs-Postverwaltung fern, irgendwie eine Stadt zu schädigen.

Im vorliegenden Falle hat gerade die Absicht obgewaltet, Altona Vorteile zuzuwenden, und zwar insofern, als je öfter Telegramme umtelegraphiert werden müssen, je mehr Vermittlungsämter in telephonischer Beziehung in Betracht kommen, desto langsamer und desto unsicherer die Übermittlung ist.

Nun hat Hamburg, wie der Herr Vorredner richtig geschildert hat, wie man sich ja bei der Größe dieses Stapelplatzes denken kann, die ausgezeichnetsten Verbindungen, und zwar direkte. Altona war nicht so gestellt, und deshalb kam zur Erörterung, ob es nicht zweckmäßiger wäre, das Telegraphenamt in Altona mit dem Telegraphenamt in Hamburg zu vereinigen, weil auf diese Weise die Depeschen von Altona schneller dem Adressaten zugeführt werden können, als wenn sie von Altona telegraphisch erst nach Hamburg gehen. Es ist infolgedessen eine Rohrpost eingerichtet worden, mittels deren die Depeschen schnell an das Haupt-Telegraphenamt in Hamburg kommen, wo entsprechend dem großen Verkehr viel mehr Personen und viel mehr Leitungen zur weiteren Übermittlung der Telegramme zur Verfügung stehen, als dies in Altona möglich ist.

Die gleichen Erwägungen haben stattgefunden beim Bau eines großen Fernsprechamts in Hamburg. Dabei ist auch in Rücksicht gezogen worden, daß es für die Altonaer zweckmäßig sei, der großen Fernsprechzentrale anzugehören und auf diese Weise die Verbindungen schneller hergestellt zu sehen, als es durch Vermittlung eines zweiten Amtes möglich wäre.

Nun ist die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung nicht etwa so vorgegangen, daß sie gesagt hat: wir richten das auf diese Weise ein, — sondern sie hat selbstverständlich erst mit der Stadtverwaltung sich in Verbindung gesetzt, und der Oberbürgermeister von Altona hat diesem Plane auch vollständig zugestimmt; auch ein Mitglied der Handelskammer ist zu den Erörterungen hinzugezogen worden, und auch dieses hat der Vereinigung zustimmen können. Diese Herren haben sich dabei überzeugt, daß die Vorteile, die durch die Vereinigung entstehen, so groß sind, daß man die kleinen Nachteile, die auch entstehen, in den Kauf nehmen könnte.

Als ein solcher Nachteil ist nun besonders von dem Herrn Vorredner ganz richtig angeführt worden, daß durch die Vereinigung des Telegraphenamts in Altona mit dem Telegraphenamt in Hamburg eine Zahl von Beamten nach Hamburg versetzt würde. Man muß sich aber die Sache nicht so denken, als wenn die Beamten gezwungen seien, nach Hamburg hinüberzuziehen, sondern die Verhältnisse liegen eigentlich so wie in Berlin, Charlottenburg und den anderen Vororten, daß Beamte, die in Hamburg beschäftigt sind, in Altona, und Beamte, die in Altona beschäftigt sind, in Hamburg wohnen; das suchen die Beamten sich nach ihrem Geschmack und den Verhältnissen der Wohnungspreise aus. Die beiden Städte hängen ja so dicht zusammen, daß der Fremde überhaupt nicht weiß: wo fängt Altona an und wo hört Hamburg auf?

Nun legt ja Altona einen besonderen Wert darauf — und das ist auch vollständig berechtigt —, daß sein Name in telephonischer und telegraphischer Beziehung nicht vollständig verschwindet. Ich kann dem Herrn Vorredner versichern, daß darauf Rücksicht genommen wird. Die Telegramme tragen als Abgangsort den Namen Altona und die Fernsprechzentrale, die in Hamburg errichtet wird, heißt Hamburg-Altona; es wird in dem Verzeichnisse der Fernsprechteilnehmer eine besondere Abteilung hergerichtet für Altonaer Abonnenten, so daß nach der Richtung allen Wünschen Rechnung getragen ist.

Und wenn nun der Herr Vorredner angeführt hat, daß die Altonaer sich zum Teil darüber beklagten, daß in Bahrenfeld noch ein zweites kleines Vermittelungsamt eingerichtet wird, so möchte ich darauf erwidern: es liegt das gerade im Interesse der Altonaer, und zwar deshalb, weil bei Zuteilung von ganz Altona zu Hamburg Entfernungen von mehr als 5 km eintreten würden, und dann Zu-

schläge seitens der Teilnehmer bezahlt werden müßten. Das sollte vermieden werden, und deshalb soll in Bahrenfeld ein kleines Vermittelungsamt eingerichtet werden.

Ich möchte damit schließen, daß die Verwaltung bestrebt ist, den Wünschen von Altona in möglichst großem Umfange Rechnung zu tragen, und daß wir gern alles, was erfüllbar ist, tun werden; aber an dem großen Plane der Vereinigung müssen wir festhalten, schon im Interesse eines besseren telephonischen Verkehrs und auch einer schnelleren Abwicklung des telegraphischen Dienstes. Ich glaube, daß, wenn einmal die Sache erst im Gange sein wird, auch manche Bedenken, die gegenwärtig noch in einzelnen Kreisen bestehen, sich abmildern werden, und daß eine Schädigung von Altona nicht in dem Umfang eintritt, wie jetzt vermutet wird, oder überhaupt nicht eintreten wird.«

Auf eine weitere Äußerung des Abgeordneten Carstens (F. Vp.), daß sich die Telegramme für Altona um eine Stunde verzögerten, und daß die Postverwaltung den Plan der Verlegung des Telegraphen- und Fernsprechdienstes nur dem früheren Oberbürgermeister und nicht den städtischen Kollegien vorgelegt und auch nur einem Mitgliede der Handelskammer, aber nicht der gesamten Handelskammer Mitteilung davon gemacht habe, antwortete der Staatssekretär:

»Ich möchte nur erwidern, daß die Angabe, die Depeschen verspäteten sich um eine Stunde, nicht zutreffend sein kann. Ich werde das jedoch prüfen. Die Verhandlungen haben sich derartig abgespielt, daß wir die Ober-Postdirektion damit beauftragt haben; diese hat sich mit dem Oberbürgermeister in Verbindung gesetzt und hat auch ein Mitglied der Handelskammer befragt. Ich gebe dem Herrn Vorredner vollständig zu, daß die Handelskammer nicht als solche befragt ist. Wir haben das auch nicht gutgeheißen, nachdem wir es später erfahren haben; aber da war der ganze Plan und Bau schon festgesetzt. Daß wir den Oberbürgermeister um ein Urteil angegangen sind und nicht nachgeforscht haben, ob er sich der Zustimmung seines Kollegiums versichert hat, ist doch wohl verzeihlich. Wenn die Ober-Postdirektion mit dem Oberbürgermeister in Verbindung getreten ist, und dieser zustimmt, so ist die Postbehörde vollkommen berechtigt, anzunehmen, daß der Oberbürgermeister die Zustimmung seines Kollegiums hat.

Im übrigen, glaube ich, sieht der Herr Vorredner die Sache etwas zu schwarz. Die Depeschen, die früher in Altona aufgegeben wurden, wurden ja in den meisten Fällen auch nach Hamburg telegraphiert, und die Depeschen von Altona kamen dort nicht schneller fort, als wenn sie jetzt durch Rohrpost übersandt werden; im Gegenteil, das geplante Verfahren ist viel vorteilhafter. Aber ich verspreche Ihnen, ich will nach dieser Richtung hin Ermittlungen anstellen, und wenn sich Schädigungen für Altona herausstellen sollten, bin ich gern bereit, Einrichtungen zu treffen, die solche Schädigungen tunlichst beseitigen.«

Zu Titel 20 (Vorsteher von Ämtern I. Klasse usw.) sprach der Abgeordnete Eickhoff (F. Vp.) den Wunsch aus, daß in den Orten Remscheid-Hasten, Wülfrath und Wetter (Ruhr) die Postämter zweiter Klasse in solche erster Klasse umgewandelt würden. Ein Bedürfnis dazu liege vor; für die Entscheidung dürften in dieser Frage nicht lediglich Sparsamkeitsgründe maßgebend sein.

Bei Titel 22 (Ober-Postassistenten, Ober-Telegraphenassistenten usw.) verwandte sich der Abgeordnete Hamecher (Z.) für die Einrichtung von Beamtenausschüssen im Bereiche der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, die den Beamten einen geregelten Vortrag ihrer Wünsche und Beschwerden ermöglichen sollen. Die Erfahrungen, die die Verwaltung bei den bereits bestehenden Ausschüssen der Telegraphenarbeiter gemacht habe, ließen es nach seiner



Meinung nicht zu gewagt erscheinen, die Einrichtung auch auf die Beamtenschaft auszudehnen.

Bei Titel 24 (Post- und Telegraphengehilfinnen) regte der Abgeordnete Dr. Arendt (Mansfeld) (Rp.) eine lebenslängliche Anstellung der Post- und Telegraphengehilfinnen an und wünschte, daß auch die Urlaubsverhältnisse dieser Beamtinnen anders geordnet würden, etwa auf der Grundlage der zurückgelegten Dienstzeit.

Zu den Titeln 50 (Für Anschaffung und Unterhaltung der Apparate usw.), 51 (Für Materialien zum Bau und zur Unterhaltung der Telegraphenlinien) und 52 (Für Arbeiten zum Bau und zur Unterhaltung der Telegraphenlinien usw.) führte der Abgeordnete Beck (Heidelberg) (Nl.), Berichterstatter, aus, die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung könne oft, wenn die etatsmäßigen Mittel bei diesen Titeln für das Rechnungsjahr erschöpft seien, Anträgen auf Herstellung von Neuanlagen, deren Kosten ihr von den Beteiligten in voller Höhe erstattet werden sollen, nicht entsprechen. In früheren Jahren habe sich in solchen Fällen ein Ausweg dadurch geboten, daß die erstatteten Kostenbeträge bei den betreffenden Titeln in Rückeinnahme gestellt wurden. Dies sei jetzt nicht mehr zulässig. Es empfehle sich, um Schädigungen berechtigter Interessen zu vermeiden, die frühere Möglichkeit wieder herzustellen. Die Kommission schlage deshalb vor, dem Dispositiv des Titels 52 folgenden Zusatz zu geben: »Sofern die Herstellungskosten für neue Telegraphen- und Fernsprechanlagen von den Interessenten in voller Höhe erstattet werden, kommen diese Beträge bei den Titeln 50, 51 und 52 in Rückeinnahme.«

Bei Titel 56 (Miete für Geschäfts- und Wohnräume) brachte der Abgeordnete Stengel (F. Vp.) eine Beschwerde aus Damgarten vor, daß die Ober-Postdirektion in Stettin beabsichtige, das dortige Postamt in einem außerhalb der Stadt liegenden Neubau unterzubringen, und gegen den ausdrücklichen Wunsch der städtischen Behörden mit dem Eigentümer des Gebäudes den Mietvertrag abgeschlossen habe, obwohl von den Interessenten ausdrücklich erklärt wurde, sie würden durch eine Eingabe an das Reichs-Postamt dagegen Einwände erheben. Der Versuch, den Vertrag wieder rückgängig zu machen, sei nicht gelungen. Der Abgeordnete Dr. Ablaß (F. Vp.) schilderte die unzulänglichen räumlichen Verhältnisse beim Postamt in Hirschberg (Schlesien) und bat unter Hinweis darauf, daß der erforderliche Neubau für das Postamt bereits seit mehreren Jahren in Aussicht genommen sei, den Bau möglichst bald zur Ausführung zu bringen. Hierauf entgegnete der Unterstaatssekretär Franck folgendes:

»Ich möchte dem Herrn Vorredner erwidern, daß der Wunsch, in Hirschberg bessere Verhältnisse zu schaffen, bei der Verwaltung in unverändertem Maße fortbesteht; aber die Verhältnisse sind für den vorliegenden Etat eben stärker gewesen als dieser Wunsch der Verwaltung, den der Herr Staatssekretär auch bei früherer Gelegenheit schon im hohen Hause zum Ausdruck gebracht hat. Wir haben in diesem Jahre die Forderungen in bezug auf Postbauten äußerst einschränken müssen unter dem Drucke der Finanzlage, die ja dem hohen Hause zur Genüge bekannt ist; ich glaube aber, mich der Hoffnung hingeben zu dürfen, daß es für den nächsten Etat angängig sein wird, den Posthausbau für Hirschberg in den Etat einzustellen und damit den berechtigten Wünschen, die die Stadt Hirschberg hegt, Genüge zu tun.

(Bravo!)

Was die Angelegenheit der Postdiensträume in Damgarten anbetrifft, die der Herr Abgeordnete Stengel hier zum Vortrag gebracht hat, so bedauert auch die Verwaltung, daß die Posthausangelegenheit in Damgarten in die Lage ge-

kommen ist, die er beklagt. Ich möchte aber doch hervorheben, daß die Ober-Postdirektion Stettin es nicht hat an Bemühungen fehlen lassen, das Posthaus in derselben Gegend unterzubringen, in der sich die alten Räume befinden. Das ist ihr trotz aller Bemühungen nicht gelungen. Die Ober-Postdirektion befand sich in einer Zwangslage, die alten Postdiensträume waren ihr gekündigt, sie stellte nun Ermittlungen nach neuen Räumen an, und zwar von vornherein im Benehmen mit der Stadtverwaltung. Es ist ihr aber nicht gelungen, in der Gegend, in der das alte Haus steht, geeignete Räume zu finden; sie mußte schließlich froh sein, als ein Unternehmer, der einen Neubau in der Straße, die zum Bahnhofe führt, jetzt gerade im Bau hat, sich bereit erklärte, die für das Postamt nötigen Räume zur Verfügung zu stellen. Nun hat die Stadtverwaltung gegen die Lage des neuen Posthauses ihrerseits bei der Verwaltung protestiert. Die Eingabe, die sie an das Reichs-Postamt gerichtet hat, ist auch der Ober-Postdirektion zugegangen; diese hat aber gleichwohl den vom Postamte mit dem Unternehmer abgeschlossenen Vertrag genehmigt.

Auch wir hätten gewünscht, daß die Ober-Postdirektion noch abgewartet hätte, welche Stellung das Reichs-Postamt in der Sache einnehmen würde nach nochmaliger Prüfung des Sachverhalts; aber für die Ober-Postdirektion lag die Sache in der Tat so, daß sie befürchten mußte, wenn sie nicht zugriff und mit dem Unternehmer des Neubaues — Deu ist wohl der Name — abschloß, daß ihr dann die Möglichkeit, das Postamt angemessen unterzubringen, überhaupt entgehen würde. Das dient der Ober-Postdirektion tatsächlich zur Entschuldigung. Die Eingabe, die in letzter Stunde an die Behörde gerichtet wurde, enthält keinen positiven Vorschlag wegen angemessener Unterbringung des Postamts, sondern nur den Wunsch, daß das Posthaus in die Gegend gebracht werde, in der die alten Räume sich befinden, und nach den bisherigen, in der Angelegenheit gesammelten Erfahrungen mußte die Ober-Postdirektion allerdings befürchten, daß auch weitere Verhandlungen zu einem besseren Ergebnisse nicht führen würden. Sie hat daher die Bestätigung des Vertrags mit Deu erteilt.

So schlimm übrigens, wie der Herr Abgeordnete Stengel die Angelegenheit angesehen hat, liegt sie für die Stadt nach unserer Ansicht nicht. Das Haus liegt allerdings außerhalb des geschlossenen Ortsteils, 350 m, wenn ich mich recht entsinne, von dem geschlossenen Ortsteil entfernt, also etwa 4 Minuten weiter als das gegenwärtige Posthaus; aber da die Bahnhofstraße belebt und beleuchtet ist und in gutem Stande gehalten wird, glaube ich nicht, daß ernste Unbequemlichkeiten für die Bevölkerung entstehen können. Als wir von der Sache Kenntnis bekamen, lag ein fait accompli vor, wie der Herr Abgeordnete ja weiß. Wir haben uns bemüht, es rückgängig zu machen, nachdem die Stadt selbst für eine Unterkunft für das Postamt sorgen wollte; der Unternehmer war aber nicht geneigt, vom Vertrage zurückzutreten, und so haben wir in der Sache nichts weiter tun können.«

Der Abgeordnete Stengel bemerkte, wie nach seiner Meinung die Einwohner von Damgarten sich mit Recht darüber beschwerten, daß die Ober-Postdirektion den Mietvertrag abgeschlossen habe, obwohl ihr die Absicht der Hauptbeteiligten bekannt war, eine Eingabe an das Reichs-Postamt zu richten. Das gemietete Haus liege tatsächlich außerhalb der Stadt an einer dem Kreise gehörenden Straße, die im Winter tagelang für Fußgänger kaum begehbar sei. Hierauf erwiderte der Unterstaatssekretär Franck:

»Ich möchte in bezug auf die Lage des Posthauses an der Straße nach dem Bahnhofe nur noch folgendes hervorheben. Die Ober-Postdirektion hat sich darüber Gewißheit verschafft — das liegt ja auch eigentlich in der Natur der Verhältnisse —, daß der Weg nach dem Bahnhofe, der von der städtischen Bevölkerung recht viel benutzt wird, zu jeder Jahreszeit gut passierbar und auch gut



beleuchtet ist. Ich glaube also, die Befürchtung, die Lage des neuen Posthauses könne Unbequemlichkeiten für die Stadt im Gefolge haben, nicht zutrifft.

Die Ober-Postdirektion hat — wie ich vorher mir schon erlaubte auszuführen — in der Notlage gehandelt. Der Ober-Postdirektor hat, bevor er das Postamt anwies, mit dem neuen Unternehmer abzuschließen, noch einmal telephonisch beim Postamt angefragt, ob etwa ein neues Projekt vorliege, ob die Möglichkeit vorhanden sei, daß ein anderer Platz für das Posthaus gewählt werden könne. Da ist ihm mit einem runden Nein geantwortet worden, und er hat in der Besorgnis, daß möglicherweise der einzige Unternehmer, den er ausfindig gemacht hatte, auch noch abspringen möchte, abgeschlossen. Man muß sich doch gegenwärtig halten, daß der Unternehmer Deu in einer schwierigen Lage war; er war schon in der Herrichtung seines Neubaues begriffen und mußte gegebenenfalls doch auf die Postdiensträume, die dahin kommen sollten, Rücksicht nehmen. Er legte deshalb natürlich großen Wert darauf, so bald wie möglich darüber im klaren zu sein, ob die Post das Haus nehmen würde oder nicht. Er hatte von vornherein, als die Unterhandlung mit ihm in Gang kam, den dringenden Wunsch ausgesprochen, bald Nachricht zu haben, und er hatte die Ober-Postdirektion dann im Laufe des Dezember mehrfach angeregt, ihm Nachricht zu geben. Wie die Dinge lagen, blieb der Ober-Postdirektion wirklich kaum etwas anderes übrig, als abzuschließen.«

Bei Titel 59 (Zuschuß zu den Kleiderkassen usw.) sprach der Abgeordnete Albrecht (Sd.) den Wunsch aus, die Verwaltung möge bei Vergebung der Lieferungen für die Kleiderkassen nicht nur die Interessen der Handwerker, sondern auch die der Arbeiter wahren und Lieferungen nur solchen Unternehmern übertragen, die die von Arbeitern und Unternehmern gemeinsam festgesetzten tarifmäßigen Löhne zahlen.

Zu Titel 60 (Zur baulichen Unterhaltung der Gebäude usw.) regte der Abgeordnete Dr. Arning (Nl.) einen Posthausneubau in Neustadt am Rübenberge an.

Sämtliche Titel der fortdauernden Ausgaben von 17 bis 66 wurden mit Ausnahme des Titels 38e (Zu außerordentlichen unwiderruflichen Zulagen für die in der Provinz Posen usw. angestellten mittleren, Kanzlei- und Unterbeamten), über den später nochmals abgestimmt werden sollte, nebst der zu Titel 50/52 beantragten Resolution (S. 172) nach den Anträgen der Kommission angenommen.

Bei den einmaligen Ausgaben empfahl der Abgeordnete Eickhoff (F. Vp.) als Berichterstatter der Kommission die unveränderte Annahme sämtlicher Titel mit Ausnahme des Titels 4 (Zur Tilgung und Verzinsung der laut Kapitel 6 der Ausgabe der außerordentlichen Etats für 1908, 1909 und 1910 aus Anleihemitteln aufzuwendenden Kosten). Bei diesem Titel beantragte die Kommission, zur Verzinsung des 1910 aufzunehmenden Anleihebetrags nicht $3^1/_2$, sondern 4 v. H. in Aussicht zu nehmen und demgemäß den Ansatz um 62 500 Mark zu erhöhen. Nach kurzen Bemerkungen zu einzelnen Titeln wurden die einmaligen Ausgaben gemäß den Kommissionsanträgen genehmigt.

Beim außerordentlichen Etat, Kap. 4 Titel 1 (Für Fernsprechzwecke, neunte Rate) brachte der Abgeordnete v. Liebert (Rp.) die Verkehrsverhältnisse der beiden unmittelbar an Leipzig grenzenden Vororte Ötzsch und Gautzsch zur Sprache und befürwortete die Herstellung einer unmittelbaren Fernsprechverbindung zwischen diesen Vororten und Leipzig. Der Abgeordnete Hamecher (Z.) bedauerte, daß bei diesem Kapitel gegen das Vorjahr 20 Millionen Mark weniger gefordert werden; dieser Minderansatz werde eine ungünstige Wirkung auf die Verhältnisse der Arbeiterschaft ausüben. Er bat,

wenn irgend angängig, solche Arbeiter, die für den Telegraphendienst nicht weiter gebraucht würden, im inneren Dienste als Aushelfer weiter zu beschäftigen.

Das Kapitel wurde unverändert genehmigt.

Bei Titel 1 der Einnahmen (Porto und Telegraphengebühren) beklagte der Abgeordnete Dr. Weber (Nl.), daß die Reichs-Postverwaltung die aus den früheren Dienstmanninstituten hervorgegangenen Eilbotenanstalten verfolge. In der Denkschrift zur Begründung der 1899 in Kraft getretenen Änderung des Postgesetzes sei u. a. gesagt: »Ebensowenig solle es den Dienstmännern im Deutschen Reiche versagt sein, Botengänge wie bisher so auch in Zukunft gegen Bezahlung auszuführen, soweit sie nicht deren Einsammlung gewerbsmäßig betreiben.« Danach solle den selbständigen und unselbständigen Dienstmännern auch heute noch gestattet sein, Briefe zu bestellen, wenn nicht die Einsammlung gewerbsmäßig stattfindet. Nun seien Eilbotenanstalten nichts anderes als früher die Dienstmänner. Die Reichs-Postverwaltung aber sei anderer Meinung und stütze sich dabei auf die Rechtsprechung des Reichsgerichts. Redner glaubt, die Postverwaltung, die doch nicht darauf eingehe, Gegenstände aus den Wohnungen abholen und an einen Empfänger im Orte bestellen zu lassen, werde schließlich zu einer milderen Praxis gegen die Eilbotenanstalten übergehen müssen; andernfalls müsse der Reichstag auf eine Änderung des Postgesetzes hinwirken.

Weiter wies der Redner darauf hin, daß es im Geschäftsleben üblich sei, bei Wertsendungen nur einen Teil des wirklichen Wertes anzugeben, den Restbetrag aber bei einer Versicherungsgesellschaft zu versichern. Diese Gesellschaften hätten außerordentlich niedrige Gebühren, kämen der Geschäftswelt sehr entgegen und erzielten ganz bedeutende Gewinne. Er wolle zur Erwägung geben, ob nicht eine Reichseinrichtung ähnlicher Art geschaffen werden könne.

Der Staatssekretär entgegnete:

»Meine Herren, diejenigen Herren, die dem Reichstage schon angehört haben, als wir im Jahre 1899 die Privatgesellschaften abgelöst haben, werden sich erinnern, daß wir dafür 7,5 Millionen Mark gezahlt haben. Diese große Summe zwingt uns natürlich, unsere Rechte nicht verkürzen zu lassen. Ich habe lediglich das Regal wahrzunehmen und habe dafür zu sorgen, daß keine Überschreitungen vorkommen. Nun liegt aber die Sache nicht so, als wenn wir die Worte, die damals mein Herr Amtsvorgänger gesprochen hat, umdeuten. Auch heute können die selbständigen sowie die einem Dienstmanninstitut angehörenden Dienstmänner derartige Aufträge ausführen. Der Grund für diese Ausnahme der Dienstmänner ist ein sozialer: man wollte die Einnahmen dieser Dienstmänner, sowohl der selbständigen als auch derjenigen, die sich damals zu Dienstmanninstituten vereinigt hatten, nicht schädigen. Die Dienstleute gehörten dem Institut nur insofern an, als sie die Uniform von ihm bekamen und gewisse Beiträge zu zahlen hatten, waren im übrigen aber selbständige Gewerbetreibende. Diesen Dienstleuten gegenüber stehen wir auch heute noch auf demselben Standpunkt, auf dem wir damals gestanden haben. Die Messengerboygesellschaften, die sich später gebildet haben, sind kapitalistische Unternehmungen. Wir sind nicht in der Lage, zu kontrollieren, ob sie sich lediglich mit wenigen Einzelbriefen beschäftigen, oder ob sie viele Sendungen befördern und auf diese Weise das ganze Regal und die Summe, die wir bezahlt haben, hinfällig machen. Infolgedessen sind wir verpflichtet, dagegen einzuschreiten.

Eine andere Frage ist die, ob ein wirkliches Bedürfnis vorliegt, solchen Anforderungen, wie der Herr Vorredner sie ausgeführt hat, zu genügen, das heißt: Briefe aus den Häusern abholen und nach einem anderen Orte befördern zu



lassen. Wir werden prüfen, ob wir das nicht tun können, und ich glaube, daß es möglich sein wird, da wir ja schon seit längerer Zeit Eilbestellungen in den Orten ausführen. Ich möchte aber dem Herrn Vorredner doch sagen, daß es nicht Haß gegen diese Institute ist, die mein Vorgehen bestimmt, sondern daß ich lediglich an der Stelle, an der ich stehe, verpflichtet bin, dafür zu sorgen, daß wir die großen Ausgaben, die wir gemacht haben, nicht in den Wind gemacht haben, und daß wir auch wirklich Einnahmen dafür erzielen.

Was dann die zweite Frage betrifft, die der Herr Vorredner gestreift hat, so ist es ja allbekannt, daß es ein sehr großer Übelstand ist, daß Versicherungsgesellschaften eigentlich aus unserer Haut große Verdienste einheimsen, d. h., daß sie mit dem guten Rufe, den die Postverwaltung genießt, rechnen und ein Risiko für richtige Überkunft wertvoller, nicht voll deklarierter Briefe übernehmen, das eigentlich kein Risiko ist. Die Frage ist in früheren Jahren ja auch vielfach erwogen worden, und man hat sich gesagt: die Gesellschaften bestehen bloß deshalb, weil der Absender nicht verpflichtet ist, die Summe, die er versendet, auf dem Briefe anzugeben. Meine Herren, man darf diese Frage nicht als eine so nebensächliche ansehen. Wenn bekannt ist, daß solche Briefe sehr große Summen enthalten, so ladet das ja beinahe zu einem Vergehen, zu einem Verbrechen ein. Wenn ein armer Beamter sich sagt: hier dieser Brief enthält vielleicht 40000 oder 50000 Mark, es ist ein Einschreibbrief, ich habe, wenn er in Verlust gerät, nur 42 Mark zu zahlen, so ist das eine starke Verführung. Man hat seinerzeit erwogen, ob man nicht die Zwangsangabe einführen soll; das hat aber nach anderer Richtung wieder große Schattenseiten. Das, was der Vorredner anstrebt, ist unausführbar, denn in dem Moment, wo die Reichs-Postverwaltung eine derartige Versicherung undeklarierter Werte einführte, würde sie zu einer falschen Wertangabe einladen und sich selbst Konkurrenz machen; denn keinem Menschen würde es dann einfallen, die Gebühren für Wertangaben, wie wir sie jetzt haben, und die höher als die Versicherungsgebühren sind, zu bezahlen. Wir haben diese Frage einmal in einer Konferenz besprochen — nicht so in einem offiziellen Beirate —, die wir vor 10 Jahren einberufen hatten, und wir haben an die Vertreter des Handelstandes die Frage gestellt: würdet ihr denn, wenn wir die Versicherungsgebühr heruntersetzen, die Deklaration voll angeben? — Da ist uns ganz frei und frank geantwortet worden: das würden wir auch noch nicht tun, wenn ihr nicht die Ersatzpflicht unumschränkt übernehmen würdet. Gegenwärtig haften wir nicht für die unabwendbaren Folgen eines Naturereignisses. Infolge dieser Antwort ist damals davon Abstand genommen worden, auf die Frage einzugehen. Jedenfalls möchte ich mich dahin resümieren, daß es für die Reichs-Postverwaltung unmöglich ist, die Versicherung zu übernehmen und da noch Briefe mit Wertangabe unter den Bedingungen des Posttaxgesetzes zuzulassen.«

Der Abgeordnete Ledebour (Sd.) schilderte Schwierigkeiten und Unannehmlichkeiten, die sich für das Publikum aus der Abgrenzung des Nachbarortsporto-Bezirkes von Berlin ergäben, nach seiner Meinung aber bis zu einem gewissen Grade gehoben werden könnten, wenn sämtliche Vororte, die zum Eisenbahnvorortsverkehr gehören, in den Ortsportobezirk von Berlin einbezogen würden, und regte eine Prüfung dieser Frage an.

Der Staatssekretär erwiderte:

»Meine Herren, diese Frage ist hier schon häufig erörtert worden. Wir haben seinerzeit einen Nachbarortsverkehr zwischen Orten eingeführt, die nahe aneinanderstoßen, und die einen engen Verkehr haben. Es hat uns dabei vorgeschwebt, nur die nächsten Orte hineinzuziehen, die gewissermaßen ineinandergewachsen sind; denn das können Sie sich vorstellen, wenn man so weit gehen wollte, wie der Herr Vorredner vorschlägt, würden wir bis Grünau, bis Erkner,

bis Werder, Strausberg, Oranienburg gehen müssen. Das gilt bloß für Berlin. Nun kommen alle die anderen Orte. Dann würde ja schließlich das herbeigeführt, was viele allerdings anstreben, nämlich den Tarif für das Inland überhaupt nicht mehr auf 10 Pfennig, sondern auf 5 Pfennig festzusetzen. Sie wollen sich jetzt auf den Eisenbahnvorortverkehr beschränken. Dann würden wir aber abhängig sein von einer Nichtreichsbehörde, und sobald es einem Lande einfiele, welches eigene Eisenbahnen hat, den Vorortverkehr weiter auszudehnen, so müßten wir natürlich nachkommen. Das würde Konsequenzen für unsere Einnahmen haben, die gar nicht abzusehen sind. Ich gebe ohne weiteres zu, daß eine gewisse Kalamität besteht, aber da heißt es eben, daß diejenigen, die Briefe absenden, aufpassen und sich danach richten, welche Vorschriften bestehen. Das ist doch bei allen anderen Briefen auch der Fall, daß man sich versichern muß, wie hoch der Tarif ist. Bei allem Interesse, welches ich für die Anträge habe, kann ich doch nicht in Aussicht stellen, daß dem postalischen Vorortverkehr die vorgeschlagene Ausdehnung gegeben wird, weil dann nicht wir mehr die Bestimmenden für die Tarife wären, sondern eine Landesbehörde, der wir einfach nachfolgen müßten.«

Zu Titel 10 (Einnahme aus dem Überweisungs- und Scheckverkehr) bat der Abgeordnete Bassermann (Nl.), der Frage der Einrichtung eines Postscheckamts in Mannheim näherzutreten. Der Umstand, daß sich das Postscheckamt in Karlsruhe, am Sitze der Ober-Postdirektion, und nicht in Mannheim befinde, habe zur Folge, daß ein Teil der Mannheimer Handels- und Geschäftswelt überhaupt den Postscheckverkehr nicht aufgenommen und 450 Mannheimer Firmen sich an das Postscheckamt in dem nahe gelegenen Ludwigshafen angeschlossen hätten; 1910 seien nur 69 Mannheimer Firmen an das Postscheckamt in Karlsruhe angeschlossen, eine Zahl, die für eine Handels- und Industriestadt wie Mannheim gar nichts bedeute.

Hierauf antwortete der Staatssekretär:

»Meine Herren, Postscheckeinrichtungen haben wir gegenwärtig in Österreich, in Ungarn, in der Schweiz und bei uns. Nun sind die Systeme verschieden. Österreich und Ungarn, die die ersten waren, die das Postscheckwesen eingeführt haben, haben das Zentralisationsystem, die Schweiz und wir haben das Dezentralisationsystem. Zweifellos ist richtig, daß, je mehr konzentriert das Scheckwesen ist, je weniger Scheckämter sind, der Überweisungsverkehr schneller geht. Durch eine Vermehrung der Scheckämter wird gerade dieser Verkehr verschlechtert. Die Schweiz hat wohl infolge ihrer verschiedenen Kantonseinrichtungen sehr viele Scheckämter eingerichtet. Wir haben uns auf neun beschränkt und haben die Orte für die Scheckämter so gewählt, daß ein möglichst schneller Verkehr ausführbar ist.

Nun hat der Herr Abgeordnete Bassermann vollständig recht, daß man zweifelhaft sein kann, ob dieser oder jener Ort richtig gewählt ist. Die Auswahl ist seinerzeit auf die Orte, in denen Ober-Postdirektionen sind, gefallen, weil man gern dem Scheckamt auch einen Rechtsbeistand zugänglich machen wollte und dafür am geeignetsten den Rechtsbeistand am Sitze der Ober-Postdirektion hielt. In vielen Orten paßt das auch sehr gut.

Nun ist mir ja bekannt, daß Mannheim gern ein Scheckamt wünscht. Es ist aber nicht bloß Mannheim, welches den Wunsch hat, ein besonderes Scheckamt zu haben, sondern es sind sehr viele Orte; ich nenne den Herren nur einige, wie Essen, Elberfeld, Bremen. Ich glaube, daß ziemlich in jeder Partei dieses hohen Hauses Mitglieder sind, die den Wunsch vertreten würden, an diesem oder jenem Orte ein besonderes Scheckamt zu haben.

(Sehr richtig!)

Je mehr Scheckämter wir aber einrichten, desto teurer wird die Sache. Denn das ist ganz zweifellos, daß die Ausgaben dann steigen.

Das darf ja nicht unter allen Umständen entscheidend sein. Aber ich möchte doch vorschlagen, daß wir die Sache eifrig verfolgen und sehen, welche Entwicklung sie nimmt. Wir müssen ja in einigen Jahren ein Gesetz machen, um das Postscheckwesen zu regeln. Warten wir ruhig, bis die Probezeit vorüber ist, und sehen wir, welche Erfahrungen dann gemacht worden sind, ob es notwendig wird, von dem jetzigen System abzuweichen, welches wir in der Überzeugung eingeführt haben, daß sich die Orte als nützlich erweisen werden. Wir haben noch bis 1912 Zeit. Wir können fleißig beobachten, ob die Frage dann so schlüssig ist, daß eine Änderung in der Einrichtung der Scheckämter und in der Wahl der Orte eintreten muß.«

(Beifall.)

Der Abgeordnete Dr. Weber (Nl.) vertrat die Auffassung, daß der Postscheckverkehr sich noch viel erfreulicher, als dies jetzt der Fall sei, entwickelt haben würde, wenn die Zuschlaggebühr von 7 Pf. bei den Buchungen über 600 Stück hinaus nicht bestände, denn sie verteuere den Postscheckverkehr außerordentlich. Es empfehle sich, wenigstens eine Ermäßigung dieser Gebühr recht bald in Erwägung zu ziehen. Weiter regte der Redner an, einen größeren Teil der Bestände als jetzt in Wechseln anzulegen, namentlich wenn zu gewissen Zeiten das Geld auf dem Geldmarkte nicht flüssig sei.

Demgegenüber führte der Staatssekretär folgendes aus:

»Meine Herren, was den letzten Wunsch betrifft, so bin ich gern bereit, die Sache zu prüfen, ob ich dem Wunsche entgegenkommen kann. Was aber den Wunsch bezüglich der Ermäßigung der Gebühren anlangt, so bin ich ein gebranntes Kind.

(Heiterkeit.)

Ich weiß sehr wohl, daß, wenn einmal Gebühren heruntergesetzt sind und ich dann eine Erhöhung vorschlage, mir das während des ganzen Lebens nachgetragen wird. Deshalb kann ich das nicht in Aussicht stellen, und zwar auch deshalb schon nicht, weil die Herren aus der Denkschrift sehr genau ersehen haben, daß bei dem Postscheckwesen überhaupt kein Geschäft gemacht wird.

Nun stehe ich selbst auf dem Standpunkt und sage: wir haben das Postscheckwesen überhaupt nicht eingeführt, um ein Geschäft zu machen, sondern um dem Bedürfnis eines leichteren Geldumsatzes entgegenzukommen. Es ist dabei erklärt worden, daß die endgültige Festsetzung der Gebühren nach Ablauf einer Probezeit, die bis 1912 geht, erfolgen wird. Wir haben also vollständig Zeit, Erfahrungen zu machen, und können uns dann über die Gebühren unterhalten. Tatsache ist doch, wie die Herren aus der Zusammenstellung sehen, daß vorläufig von einem Überschusse gar nicht die Rede sein kann, sondern daß nicht einmal die Kosten gedeckt werden. Wenn die 6 oder 7 Pfennig noch fortfallen würden, wäre ein erheblicher Verlust vorhanden. Wir haben bei der Einführung des Postscheckwesens uns darüber unterhalten, ob es richtiger wäre, eine Zuschlaggebühr für jede Buchung über eine gewisse Zahl hinaus oder nur eine einmalige feste Zuschlaggebühr zu erheben. Die Herren haben aber eingesehen, daß letztere Maßnahme schädlicher für die Verkehrsentwicklung sein würde. Deshalb bitte ich, daß Sie Ihre Wünsche zurückstellen, bis wir längere Erfahrungen haben und wissen, wie wir mit dem Geschäftszweige daran sind. Dann wird die Gebühr durch Gesetz unter Ihrer Mitwirkung festgelegt.«

Titel 1 bis 10 der Einnahme des ordentlichen Etats wurden bewilligt, ebenso Kapitel 6 des außerordentlichen Etats. Über die Petitionen



a) der Vereinigung mittlerer Post- und Telegraphenbeamten der dritten Rangklasse in Berlin um Gewährung der Zulagen von 300 Mark an alle Ober-Postsekretäre usw., die die Sekretärprüfung vor 1900 bestanden haben;
b) des Verbandes Deutscher Post- und Telegraphenunterbeamten um Erhöhung des Gehalts für gehobene Unterbeamte auf 1600 bis 2200 Mark;
c) des Verbandes Deutscher Post- und Telegraphenunterbeamten in Berlin um Festsetzung des Gehalts der Postschaffner, Briefträger und Leitungsaufseher erster Klasse auf 1200 bis 1800 Mark

berichtete der Abgeordnete Eickhoff (F. Vp.). Dem Antrage der Kommission gemäß wurde Übergang zur Tagesordnung beschlossen.

Damit war die zweite Beratung des Etats bis auf Titel 38e der fortdauernden Ausgaben erledigt. Die Abstimmung über Titel 38e, die am 11. März (S. 174) wegen Nichtbeschlußfähigkeit des Reichstags ausgesetzt werden mußte, hat am 15. März stattgefunden und unveränderte Annahme des Titels ergeben.

Bei der dritten Beratung, die am 17. März stattfand, brachte der Abgeordnete Zubeil (Sd.) zu Titel 1 der fortdauernden Ausgaben verschiedene Beschwerden vor, u. a. über bauliche Einrichtungen und persönliche Verhältnisse beim Postamt 17 (Schles. Bahnhof) in Berlin, und führte weiter aus, im Ober-Postdirektionsbezirke Magdeburg sei ein Landbriefträger wegen schwerer Krankheit in seiner Familie um eine Unterstützung eingekommen, ein mit der Untersuchung des Falles beauftragter Ober-Postinspektor habe dafür 35 Mark Tagegelder und seine Spesen, der Landbriefträger aber nur eine Unterstützung von 20 Mark erhalten. Zum Schlusse kam der Redner wieder auf die bei der zweiten Beratung des Etats erörterten Beschwerden zurück, daß die Postunterbeamten in Cassel von ihren Vorgesetzten zum Eintritt in den Reichsverband zur Bekämpfung der Sozialdemokratie veranlaßt würden, und teilte den Inhalt eines ihm zugegangenen Schreibens der Gesangsabteilung des Post- und Telegraphenunterbeamtenvereins in Cassel mit, worin seine früheren Ausführungen in der Angelegenheit als unzutreffend zurückgewiesen wurden. Hieran knüpfte er die Behauptung, daß derartige Schreiben nicht die freie Willensmeinung der Unterbeamten zum Ausdruck brächten, sondern ebenfalls nur unter dem Drucke der Vorgesetzten zustande kämen.

Den auch in der Form maßlosen Angriffen des Vorredners schloß sich der Abgeordnete Scheidemann (Sd.) an, der seine Ausführungen in der Frage ausklingen ließ, ob sich die Herren vom Reichs-Postamt nicht endlich des Systems der Mameluckenzüchtung schämten. Der Abgeordnete Hengsmann (Sd.) bemängelte, daß das neue Telegraphen- und Fernsprechgebäude in Duisburg-Meiderich und dessen innere Ausstattung recht verschwenderisch, den Verhältnissen nicht angepaßt und auch nicht praktisch eingerichtet seien und recht erhebliche Mängel zeigten, die entweder auf die Verwendung schlechter Baustoffe oder auf Senkungen infolge der Einwirkungen des Bergbaues zurückgeführt werden müßten; er verlangte, die Schuldigen für die entstandenen Schäden zur Verantwortung zu ziehen.

Der Staatssekretär entgegnete hierauf:

»Dem letzten Herrn Redner erwidere ich, daß ich untersuchen und feststellen lassen werde, ob Anlaß vorliegt, einzuschreiten.

Was die beiden anderen Herren Redner betrifft, so fallen die Fragen und die Beschuldigungen, die von den Herren ausgesprochen wurden, derartig aus dem Rahmen des gesellschaftlichen Tones

(sehr gut! rechts — lebhafte Zurufe von den Sozialdemokraten)



und des parlamentarisch Zulässigen heraus, daß ich es unter meiner Würde halte, darauf zu antworten.«

(Lebhafter Beifall rechts. — Große Unruhe und Zurufe bei den Sozialdemokraten.)

Auf weitere Bemerkungen der Abgeordneten Zubeil und Scheidemann, die ihre früheren Behauptungen aufrechterhielten, entgegnete der Staatssekretär:

»Nur ein Wort!

Die Herren betonen so sehr ihre Wahrheitsliebe. Alles, was sie anführen, sei wahr! Der Herr Abgeordnete Zubeil hat besonders angeführt: ein armer Landbriefträger bittet um eine Unterstützung, und ein Beamter wird zur Prüfung hingeschickt; Kosten 35 Mark — der Landbriefträger bekommt 20 Mark. — Die ganze Geschichte ist nicht wahr.

(Hört! hört!)

Die Zeitung hat es auf unsere Veranlassung berichtigen müssen, weil sich nach den Ermittlungen, die wir anstellten, die Sache als unwahr erwiesen hat.

(Hört! hört!)

Wenn er in der Zeitung alles liest, was schlecht ist, dann muß er auch die Berichtigungen lesen und nicht sagen: es ist alles wahr.«

(Bravo! und Sehr richtig!)

Der gesamte Etat wurde nach den Beschlüssen der zweiten Lesung genehmigt; auch wurde die zu Titel 1 der fortdauernden Ausgaben beantragte, die Angliederung der Postverwaltung an die Schutzgebietsverwaltung betreffende Resolution, über die vorher noch nicht abgestimmt worden war, angenommen.

---

## LITERATUR.

Die elektrische Fernübertragung von Bildern. Von Dr. Robert Pohl. Verlag von Friedrich Vieweg & Sohn in Braunschweig. Preis 1 Mark 80 Pf., geb. 2 Mark 50 Pf.

Das als 34. Heft der Sammlung naturwissenschaftlicher und mathematischer Monographien »Die Wissenschaft« erschienene Werkchen enthält auf 45 Oktavseiten einen kurzgefaßten, interessanten Überblick der lange dauernden und jetzt der Lösung entgegengeführten Versuche zur telegraphischen Übertragung von Bildern. Während sich unsere gebräuchlichen Telegraphiermethoden damit begnügen, wortgetreu den Inhalt einer Nachricht in Buchstabendruck oder Schrift, durch Zeichen oder durch die Sprache zu übermitteln, reichen schon auf mehr als ein halbes Jahrhundert die Versuche zurück, welche eine getreue Nachbildung des Originals in Schrift, Zeichnung oder Bild zum Ziele haben. Die daraus hervorgegangenen Kopiertelegraphen sind sehr bald wieder von der Bildfläche verschwunden. Sie sind die Vorläufer der heutigen Telautographen und fernphotographischen Systeme. Nach Erörterung der verschiedenen für diese drei Apparatgruppen unerläßlichen Synchronisierungsverfahren werden die Haupttypen der Systeme unter Vermeidung konstruktiver Einzelheiten und unter Hervorhebung der zugrunde liegenden physikalischen Tatsachen beschrieben. Das Heftchen ist eine leicht verständliche und lesenswerte Orientierungsschrift.

---

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



# ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**Nr. 8.** BERLIN, APRIL. **1910.**



## Das Unternehmen der panamerikanischen Bahn.

Von Dr. Richard Hennig in Friedenau.

Im Februar dieses Jahres hat die canadische Regierung den Beschluß gefaßt, eine Bahn zu bauen, die von den beiden Orten Port Nelson und Fort Churchill am Westufer der Hudsonbai in die reichen Getreidegegenden der Provinz Saskatchewan verlaufen und den großen, fruchtbaren Bezirken, die sich im Westen Canadas auf der Ostseite des Felsengebirges hinziehen, eine leichtere Ausfuhrmöglichkeit nach Europa gewähren soll.

Die neue Bahn hat zunächst lediglich eine örtliche Bedeutung, und wenn sie auch aus mancherlei Gründen, die hier nicht näher erörtert werden sollen, dereinst eine wichtige Rolle in Weltwirtschaft und Weltverkehr spielen mag, so soll sie doch in weitaus erster Linie den Interessen Canadas selbst dienen. Daneben aber kommt ihr noch eine zweite, wenn auch vor der Hand mehr theoretische Bedeutung zu, da sie das letzte Glied der vielgenannten »panamerikanischen Bahn« darstellen wird, die sämtliche Staaten Nord-, Mittel- und Südamerikas mit einem einzigen zusammenhängenden Schienenwege beschenken will.

Der Gedanke einer solchen »panamerikanischen Bahn« reicht in seinen Anfängen bereits längere Zeit zurück. Die erste Anregung zu der Bahn stammte von Hinson R. Helper, und der Vorschlag fand in den Vereinigten Staaten von Amerika rasch derartigen Anklang, daß schon 1891 drei Expeditionen in die verschiedenen Teile Mittel- und Südamerikas entsandt wurden, um die technische Durchführbarkeit des geplanten Unternehmens an Ort und Stelle zu untersuchen. Ursprünglich kaum mehr als ein phantastisches Hirngespinst, hat der Plan allmählich als treffendster und sinnfälligster Ausdruck des panamerikanischen Gedankens, des Zusammengehörigkeitsgefühls

aller amerikanischen Staaten, doch so viel Anklang und Verbreitung gefunden, daß bereits 1902 ein Kongreß von Vertretern aller amerikanischer Staaten in Washington tagte, auf dem die einzelnen Regierungen Erklärungen abgaben, wieviel sie zu dem Bahnbau beizusteuern bereit seien. Seitdem hat sich eine eigene Gesellschaft, die »Pan American Transcontinental Railway Company«, zur Durchführung des Planes gebildet, die über ein Kapital von 250 Millionen Dollars verfügt, und in Washington besteht ein ständiges »panamerikanisches Eisenbahnkomitee«; kurzum, die Aussichten des Riesenunternehmens scheinen nichts weniger als ungünstig zu sein, und wenn man den vor einiger Zeit im Auftrage des panamerikanischen Eisenbahnkomitees verfaßten Bericht von Charles M. Pepper liest, so erhält man den Eindruck, daß die Verwirklichung des Gedankens reißende Fortschritte macht.

Als nördlichen Endpunkt der Bahn muß man gegenwärtig New York ansehen, von wo schon gegenwärtig bis ins südliche Mexico eine ununterbrochene Schienenverbindung reicht. Da man jedoch naturgemäß auch Canada in den Bereich der Bahn einbeziehen will, denkt man die oben erwähnte neue, an der Hudsonbai beginnende Bahn gleichfalls an den von Mittelamerika durchs Unionsgebiet hinaufsteigenden Schienenstrang anzuschließen, was unschwer möglich ist, wenn in den Vereinigten Staaten noch ein paar verbindende Bahnstücke gebaut werden. Dann wird von Port Nelson und Fort Churchill an der Hudsonbai die Bahn zunächst über Prince Albert und Saskatoon nach Winnipeg führen. Von da wird sie durch beide Dakota, Nebraska, Cansas nach Guthris im Oklahomagebiet und weiter durch Texas nach Galveston verlaufen, wo sie Anschluß an die sich von New York nach Mexico hinabziehende Eisenbahnlinie findet. Ein großer Teil der skizzierten, von der Hudsonbai nach Galveston verlaufenden Linie ist bereits vorhanden; der Rest wird, auch ohne den besonderen Hinblick auf die Wünsche des panamerikanischen Bahnunternehmens, vermutlich ohnehin in absehbarer Zeit aus örtlichen Bedürfnissen heraus ins Leben gerufen werden. — Ja es wäre sogar möglich, daß einst der Strang der panamerikanischen Bahn sich noch weiter nach Norden, bis nach Alaska hineinziehen wird. Denn Canada denkt energisch daran, seiner gegenwärtig in der Entstehung begriffenen zweiten Pacific-Bahn vom Peace River-Tal am Fuße des Felsengebirges eine Abzweigung bis hinauf in den Goldbezirk von Klondike und somit bis an die Grenze von Alaska zu schaffen, von wo sie dann nötigenfalls nach Alaska selbst hinein und sogar bis an die Beringstraße fortgeführt werden könnte. Auch dieser fast phantastisch scheinende Plan ist schon wiederholt sehr eingehend erwogen worden, doch schwebt er zunächst noch allzusehr in der Luft, als daß wir ihn an dieser Stelle einer näheren Betrachtung unterziehen wollen. Wichtiger erscheint jedenfalls zunächst die Frage, wie die südliche Fortführung der panamerikanischen Bahn über das Gebiet der Vereinigten Staaten von Amerika hinaus erfolgen soll.

Von Galveston wendet sich die panamerikanische Bahn natürlich nach Mexico und führt weiter durch Guatemala, San Salvador, Honduras, Nicaragua und Costa Rica nach Südamerika. Hier durchzieht sie Columbien, Ecuador, Peru, Bolivien, von wo ein Anschluß einerseits an die chilenischen Bahnen nach Valparaiso, anderseits an die argentinischen Bahnen nach Buenos Aires gesucht werden soll, während eine brasilianische Linie mit dem Endpunkte Rio de Janeiro etwa in Ecuador oder auch in Peru und eine venezolanische mit dem Endpunkte Caracas in Columbien abzweigen müßte. Auf diese Weise würden alle selbständigen Staaten des amerikanischen Festlandes untereinander durch eine Eisenbahn verbunden sein.

Ein bedeutender Teil der angegebenen, von New York bis Buenos Aires insgesamt 16 469 km langen Bahnlinie, rund zwei Drittel, ist bereits vorhanden



oder im Bau. Im Norden reicht nämlich die panamerikanische Bahn von New York aus 6050 km weit bis nahe an die Grenze zwischen Mexico und Guatemala, nachdem am 5. Mai 1908 die von der Tehuantepec-Bahn abzweigende Linie San Geronimo–Tonala–Tapachula eröffnet worden ist. Tapachula aber liegt nur noch 30 km von der Grenze Guatemalas entfernt. Die Weiterführung nach Süden wird nicht lange auf sich warten lassen. In Guatemala selbst sind von der Grenze gegen Mexico nur etwa 80 km Bahn in der Richtung über Retahulén unter nicht allzu schwierigen Verhältnissen zu bauen, um einen Anschluß an die künftige Isthmusbahn von Guatemala (Puerto Barrios–San José) nebst ihren Abzweigungen zu erhalten.

Die »Guatemala Central Railway Company« wird auch in wenigen Jahren eine Bahn von Coatepeque in Guatemala bis an die mexicanische Grenze in Angriff nehmen. Auch das Zustandekommen dieser Bahn ist bereits als gesichert zu betrachten, ebenso der südliche Anschluß der Bahn nach San Salvador. Wenigstens hat im Laufe des Jahres 1909 die »Guatemala Railway Company« mit der Regierung Guatemalas einen Vertrag geschlossen, wonach Ende 1909 mit dem Bau einer Bahn von Zacapa nach der Grenze von San Salvador begonnen werden soll. Sie soll dann von der Regierung von San Salvador nach Santa Ana und Ahuachapan sowie von Santa Ana über Cojutepeque, San Vicente, Usulutan und San Miguel nach La Union im Süden des Landes weitergeführt werden. Der Bau und Betrieb dieser Bahnen in San Salvador ist im Juni 1908 der in New York ansässigen »Pan American Transcontinental Railway Company« genehmigt worden.

Südlich an San Salvador schließt sich die Republik Honduras an, deren Gebiet auf eine kurze Strecke von der panamerikanischen Bahn berührt werden würde, indem eine Küstenbahn um den Golf von Fonseca herum gebaut werden müßte, deren Herstellung unschwer möglich ist. Ebenso leicht wäre ein kurzer Anschluß ins Gebiet von Nicaragua hinein an die bereits bestehende Bahn Corinto–Granada bei der Stadt Chinandega zu erzielen. Eine Weiterführung der Linie über Granada, am See von Nicaragua entlang, nach der Grenze von Costa Rica ist bereits gegenwärtig im Bau. Am Südostende des Nicaragua-Sees, noch im Gebiete von Nicaragua, beginnt nun aber in San Carlos eine weitere Bahnlinie, die wiederum als Glied der panamerikanischen Bahn in Betracht kommen würde. Sie führt durch Costa Rica nach Port Limon, dem östlichen Endpunkte der gegenwärtig im Bau befindlichen Bahn Punta Arenas-Port Limon. Hier freilich endet bis auf weiteres die Aussicht auf eine Fortführung der Bahn nach Süden.

Die Möglichkeit, daß in nicht allzu ferner Zeit einmal eine fortlaufende Bahnlinie von New York oder von der Hudsonbai und sogar von Alaska bis Costa Rica vorhanden sein wird, ist also nicht ausgeschlossen. Damit wäre etwa die nördliche Hälfte der panamerikanischen Bahn als leidlich gesichert zu betrachten. Ebenso ist nun aber ein sehr beträchtliches Stück des südlichen Endes dieser Bahn schon seit langer Zeit vorhanden, nämlich die von Buenos Aires nordwestlich bis ins innerste Argentinien hineinreichende Bahn über Rosario und Tucuman nach Salta und Jujuy. Die technisch sehr schwierige Fortsetzung dieser Bahn über die Anden nach Bolivien besteht seit 1907 gleichfalls: von Jujuy führt eine Bahn über die Anden nach La Quiaca im südlichsten Bolivien, die insofern besonders bemerkenswert ist, als sie sich auf eine Entfernung von nur 280 km nahezu um 3000 m hebt: Jujuy liegt nämlich in einer Meereshöhe von 650 m, La Quiaca in einer solchen von 3435 m! Damit ist das künftige Südende der panamerikanischen Bahn in einer Länge von 1900 km bereits fertiggestellt.

Der Anschluß von Rio de Janeiro an das Südende der panamerikanischen Bahn kann in absehbarer Zeit auf dem oben bezeichneten Wege durch das zum großen Teile noch nahezu unerforschte innerste Brasilien noch keinesfalls erfolgen. Wohl aber beabsichtigt man, durch eine langsam entstehende Bahnlinie zwischen Rio de Janeiro und Buenos Aires einen solchen Anschluß zu bewerkstelligen. Zu diesem Zwecke hat sich die »Pan American Transcontinental Railway Company« von der uruguayischen Regierung eine in südwest-nordöstlicher Richtung durch Uruguay verlaufende Bahn zwischen Colonia (gegenüber von Buenos Aires) über Trinidad nach San Luis an der brasilianischen Grenze genehmigen lassen, wo sich dieser »Ferrocarril Interior del Uruguay« ein Anschluß an die bereits im Entstehen begriffene brasilianische Bahn San Luis–Bagé–Passo Fundo–Rio de Janeiro bietet. Selbst noch weiter soll der letzte Ausläufer der panamerikanischen Bahn sich in späterer Zukunft erstrecken, bis Bahia und Pernambuco!

Lange bevor aber Rio oder gar Pernambuco auf diese Weise Anschluß an die panamerikanische Bahnlinie erlangt haben wird, wird das andere Ende des südlichen Bahnstücks, das zur Zeit, wie gesagt, in La Quiaca im südlichsten Bolivien abbricht, ganz bedeutend weiter nach Norden vorgerückt sein.

Über La Quiaca hinaus baut zunächst die argentinische Regierung auf Grund einer Vereinbarung mit der bolivianischen Regierung eine Bahn bis Tupiza, und von Tupiza stellt Bolivien weiterhin eine Bahn nach Uyuni her, das an der schon seit langer Zeit vorhandenen, bis 1907 einzigen bolivianischen Bahn Oruro–Antofagasta liegt. Die Fertigstellung der gesamten neuen, 283 km langen Strecke La Quiaca–Uyuni wird schon für das Jahr 1910 erwartet; in Uyuni aber bietet sich dann eine für die panamerikanische Bahn benutzbare nördliche Verlängerung, zunächst von Uyuni nach Oruro in einer Länge von 313 km und ferner eine 205 km lange Anschlußbahn Oruro-Viacha, die seit August 1908 besteht. Außerdem hat die bolivianische Volksvertretung im November 1906 noch den Bau einer weiteren, von Tupiza über Potosi nach Oruro führenden Bahn beschlossen, die zur Zeit gleichfalls gebaut wird, so daß alsdann zwischen Tupiza und Oruro zwei Linien, die auf gänzlich verschiedenen Strecken verlaufen, vorhanden sein werden. Die Bahn Oruro-Viacha, die wieder von der »Pan American Transcontinental Railway Company« gebaut worden ist, wird zur Zeit über Viacha hinaus einerseits zur Hauptstadt La Paz, anderseits nordwestlich bis Guaquia am Südufer des Titicaca-Sees verlängert, das bereits zu Peru gehört. Längs des Westufers dieses Sees verläuft nun aber ferner eine peruanische Bahn nach Puno am Nordwestufer. Von Puno aus, das über Juliaca durch eine schon seit 1873 bestehende Bahn mit dem Küstenorte Mollendo verbunden ist, wird eine Bahn weiter nordwestwärts in der Richtung auf Cuzco gebaut, die bis zu 4751 m Meereshöhe ansteigt und 1908 bis Chiciacupi im Betriebe war. Ihre Fertigstellung dürfte zur Zeit bereits erfolgt sein. Da die Strecke von Viacha bis Puno etwa 200 km und die von Puno bis Cuzco 394 km lang ist, darf man also darauf rechnen, daß etwa im Jahre 1912 vom Südende der panamerikanischen Bahn insgesamt 3300 km von Buenos Aires bis Cuzco fertiggestellt sein werden, denen sich später, als noch weitere Fortsetzung, die lange Strecke Buenos Aires–Rio anschließen wird.

Außerdem aber wird wohl auch der chilenische Zweig der panamerikanischen Bahn, der den größten Teil von Chile parallel der Küste durchlaufen soll, nicht sehr lange auf sich warten lassen. Schon jetzt stehen, wie erwähnt, die oben mehrfach genannten Stationen Oruro und Uyuni der panamerikanischen Bahn mit der chilenischen Hafenstadt Antofagasta in Verbindung. Außerdem laufen in Chile, mit einer nur kleinen, vorläufigen

Unterbrechung, Bahnen in nord-südlicher Richtung von Coquimbo bis Puerto Montt am Golfe von Ancud. Um die flacheren Teile der chilenischen Küste durch eine große Nord-Südbahn, die als »chilenische Längsbahn« schon lange geplant ist, sämtlich miteinander in Verbindung zu bringen, bedarf es daher im wesentlichen nur noch einer Bahnverbindung zwischen Antofagasta und Coquimbo. Im Oktober 1909 hat nun die chilenische Regierung mit einem britischen Syndikat einen Vertrag geschlossen, wonach diese Bahn für einen Preis von rund 2 Millionen Pfund etwa bis 1913 gebaut werden soll. Dann würde also in wenigen Jahren die panamerikanische Bahn an alle wichtigeren Städte Chiles bis Puerto Montt hinab angeschlossen sein.

Aber auch eine nördliche Fortführung über Cuzco hinaus ist auf der Linie der panamerikanischen Bahn in Aussicht genommen, die freilich außerordentliche Schwierigkeiten bieten wird. Sie würde über Ayacucho und Huancayo auf Oroya zu erfolgen, das als Endpunkt der höchsten Eisenbahn der Welt (Callao–Oroya bis fast 5000 m Meereshöhe ansteigend) in Fachkreisen seit langem eine hohe Berühmtheit genießt. Das nördlichste Ende der Strecke Oroya–Cuzco bis Huancayo ist im Bau; die Fortführung bis Ayacucho kann nur eine Frage einiger Jahre sein — aber ob es möglich sein wird, die Strecke Ayacucho–Cuzco der panamerikanischen Bahn als Glied einzufügen, muß bei der außerordentlichen Schwierigkeit des Geländes und bei der starken Gefährdung der erforderlichen zahlreichen Kunstbauten durch die häufigen Erdbeben jener Gegend zunächst noch als sehr zweifelhaft gelten. Eine solche Bahn müßte durchweg im Hochgebirge verlaufen; liegt doch die Stadt Cuzco selbst nicht weniger als 3919 m, Ayacucho 2716 m hoch, und dazwischen sind hohe Gebirge und tiefe Flußtäler. Immerhin hat die peruanische Regierung bereits mit der »Peruanischen Gesellschaft« einen Vertrag abgeschlossen, wonach ein gewisser Carlos Webber die Vermessungsarbeiten auf der insgesamt 208 km langen neuen Strecke umgehend vornehmen soll. Man schätzt die Kosten der verhältnismäßig wenig langen Bahn auf volle 910 000 peruanische Pfund. Auch in diesem Falle ist die ungemein rührige »Pan American Transcontinental Railway Company« die wichtigste treibende Kraft der Bahnanlage gewesen.

Von Oroya aus nordwärts ist seit dem 1. Januar 1904 eine 114 km lange Bahn nach Cerro de Pasco im Betriebe. Diese würde als Stück der künftigen panamerikanischen Bahn ebenso in Betracht kommen können, wie etwas nördlicher die bereits vorhandene Bahn Recuay–Huaraz–Huaylas. Ein Anschluß von Cerro de Pasco nach Recuay dürfte nur mäßige Schwierigkeiten bieten, und somit würde, bis auf die eine technisch zunächst noch bedenkliche Strecke Cuzco–Ayacucho, die Herstellung der panamerikanischen Bahn von Buenos-Aires nordwärts bis zum 8. Grade südlicher Breite als leidlich gesichert gelten können. Einer weiteren Verlängerung bis nahe an die Grenze von Ecuador, etwa bis zum 6. oder 5. Breitengrade, die freilich bisher noch in weitem Felde liegt, würden gleichfalls keine besonderen Hindernisse entgegenstehen. Dann aber dürfte der Bau der panamerikanischen Bahn, die bis zum Anschluß an das bis Costa Rica hinabreichende Nordstück noch rund 15 Breitengrade zu überwinden hätte, auf nahezu unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen.

Sind in Peru insgesamt 700 km Eisenbahn im Betrieb oder im Bau, die von der panamerikanischen Bahn benutzt werden könnten, so sind in Ecuador nur 300 km Bahn für diesen Zweck geeignet, nämlich der von Alausi nach Quito führende Teil der insgesamt 464 km langen, erst nach 37-jähriger Bauzeit vollendeten und am 25. Juni 1908 eröffneten Guayaquil-Quito-Bahn. Auch diese Bahn erhebt sich zwischen Tixan und Guamote bis auf 3314 m Höhe. Eine Verlängerung nordwärts über Quito hinaus bis Ibarra steht freilich in Aussicht,

wird aber wieder einen sehr schwierigen Bau darstellen. Weitere Bahnbauten in Ecuador, die für das panamerikanische Bahnunternehmen teilweise in Betracht kommen würden, sind zwar geplant, doch wird mit ihrer Herstellung schwerlich bald begonnen werden; insbesondere würde ein Anschluß an das künftige peruanische Stück der panamerikanischen Bahn wiederum ein äußerst schwieriges und kostspieliges Unternehmen sein. Im großen und ganzen hätte die Bahn zwischen Cuzco und Quito dem Verlaufe der uralten, großartigen Inka-Straße zu folgen.

Noch schlimmer als in Ecuador sind die Aussichten der panamerikanischen Bahn in dem nördlich daran anschließenden Columbien. Dieses Land besitzt zur Zeit eine Anzahl von kurzen Stichbahnen von insgesamt nur 752 km Länge, von denen jedoch keine als Stück der panamerikanischen Bahn zu verwenden wäre. Nun wird zwar seit langer Zeit der Bau der sogenannten columbischen Zentralbahn geplant, die in Ciudad Reyes am Golfe von Uraba, dem südlichsten Teile des Golfes von Darien, beginnen und in vorwiegend nord-südlicher Richtung etwa dem Laufe des fruchtbaren Rio Cauca folgen soll. Diese Bahn würde zum größten Teile in den Verlauf der panamerikanischen Bahn fallen, aber ob und wann sie gebaut werden wird, läßt sich bei den politischen und finanziellen Zuständen der Republik Columbien auch nicht annähernd vorhersehen. Um dem Bau der panamerikanischen Bahn zum Siege zu verhelfen, würde es jedenfalls hier eines sehr tatkräftigen Eingreifens der nordamerikanischen Union und der panamerikanischen Bahngesellschaft bedürfen. Ebenso ungünstig sind die Aussichten auf Herstellung geeigneter Bahnlinien in der seit 1903 selbständigen, unter dem Schutze der Vereinigten Staaten von Amerika stehenden Republik Panama. Es liegt hier zunächst durchaus kein örtliches Bedürfnis vor, außer der alten Isthmus-Bahn Colon–Panama weitere Schienenwege zu schaffen, und ihr Bau würde in der gebirgsreichen Westhälfte auch ein sehr schwieriges Beginnen sein.

Dennoch sieht man aus dem Gesagten, daß, dank der Tatkraft des panamerikanischen Bahnkomitees und der Unionsregierung, die panamerikanische Bahn bisher überraschend schnelle Fortschritte gemacht hat, und wenn diese im bisherigen Maße weitergehen würden und könnten, müßte in spätestens zwei Jahrzehnten auf eine Fertigstellung des Bahnbaues im vollen Umfange gerechnet werden können, wobei freilich die geplanten Abzweigungen der panamerikanischen Bahn aus Peru oder Ecuador nach Brasilien hinein und bis nach Rio de Janeiro und die aus Columbien nach Caracas zunächst noch als völlig phantastisch zu bezeichnen sind und für unabsehbare Zeit nicht die geringste Aussicht auf Verwirklichung haben. Im übrigen aber sind seit 1896, wo erst 768 km der panamerikanischen Bahn vorhanden waren, über 3000 km geeigneter Bahnlinien hinzu gekommen. Von der insgesamt 16469 km langen Bahnlinie New York–Buenos Aires sind zur Zeit bereits rund 11000 km in mehreren Teilstücken vorhanden, so daß nur noch etwa 5500 km Eisenbahn, die nahezu durchweg auf die mittelamerikanischen Republiken sowie Columbien, Ecuador und Peru entfallen, neu herzustellen sind. Zum kleinsten Teile werden sie auch schon gebaut.

Und dennoch, trotz dieses anscheinend sehr günstigen Standes der Dinge, trotz der überaus reichen Mittel, die dem panamerikanischen Bahnkomitee zur Verfügung stehen, und trotz des außergewöhnlich regen, durch nationalen Ehrgeiz angefeuerten Eifers der Bahnunternehmer und ihrer Hintermänner muß man es auch heute noch als sehr zweifelhaft bezeichnen, ob die panamerikanische Bahn dereinst im vollen Umfange erstehen wird, und ob sie, sollte dies der Fall sein, sich wirklich zu einer größeren Bedeutung emporzuschwingen vermag. Um dies zu verstehen, braucht nur auf die wirtschaftlich

geradezu unmöglichen Bedingungen hingewiesen zu werden, unter denen das Mittelstück der Bahn, in Mittelamerika und im nördlichen Südamerika, zustande kommen soll. Hier würde die Bahn auf gewaltige Strecken durch unbewohnte und unkultivierte Gegenden dahinziehen, die kleinen mittelamerikanischen Halbkulturstaaten würden über die rein örtlichen Bedürfnisse hinaus zum Unterhalte der Bahn ohnehin wenig oder nichts beitragen und voraussichtlich auch sehr bald mit ihren staatlichen Zuschüssen, zu denen sie sich verpflichtet haben, im Rückstande bleiben; der Gedanke an einen möglichen Durchgangsverkehr von Reisenden und Waren zwischen Nord- und Südamerika ist von vornherein als abenteuerlich zu bezeichnen, angesichts des höchst ungesunden Klimas und der wirtschaftlichen Rückständigkeit der überdies durch fortwährende Kriege und Aufstände erschütterten mittelamerikanischen Staaten, vor allem aber angesichts der außerordentlich hohen Fahrpreise und Frachtsätze, die die Bahn zu fordern gezwungen wäre, und die von vornherein jede Hoffnung auf einen noch so bescheidenen Wettbewerb mit den parallel laufenden, angenehmeren, billigeren und vielfach sogar auch noch schnelleren Schiffsverbindungen scheitern lassen müssen.

Dazu kommen die unglaublichen technischen Schwierigkeiten, die der Bahnbau bei seinem Tausende von Kilometern langen Verlaufe durchs Hochgebirge an vielen Stellen zu überwinden haben würde, die Gefährdung der Bahn durch die in Mittel- und Südamerika so häufigen Erdbeben, die vor allem die zahllosen, erforderlichen Tunnel voraussichtlich oftmals bedrohen und zerstören werden, und ebenso die Gefährdung durch die tropischen Regengüsse, schließlich, von anderen feindlichen Umständen zu schweigen, der in den einzelnen Ländern Südamerikas recht beträchtliche Wechsel der Spurweiten, der ein Zusammenwachsen der einzelnen Teilstrecken zu einer großen panamerikanischen Bahn natürlich aufs äußerste beeinträchtigt. Jeder Umbau der vorhandenen Spurweiten wäre aber in den Hochgebirgen Südamerikas mit einem völligen Neubau der jeweiligen Bahnlinie gleichbedeutend.

Sicherlich werden die einzelnen Teile der panamerikanischen Bahn für die von ihnen durchzogenen Länder vielfach von höchstem Werte sein, besonders für diejenigen Länder, in denen der Norden und der Süden bisher gar keine Landverbindung miteinander haben, wie es z. B. in Peru, Ecuador, Columbien, auch in Canada der Fall ist. Aber als wirtschaftliches Ganzes betrachtet wird die panamerikanische Bahn schwerlich jemals eine nennenswerte Rolle spielen. Sie wird in dieser Hinsicht ziemlich genau dieselbe Stellung einnehmen wie ihr afrikanisches Gegenstück, die Kap-Kairo-Bahn.

---

## Störungen der Reichs-Telegraphenanlagen durch Schneefall im November 1909.

Der verflossene Winter hat die Reichs-Telegraphenverwaltung vor schwierige Bau- und Betriebsaufgaben gestellt. Ungewöhnlich früh setzte Schneewetter ein, und am 16./17. November ging eine gewaltige Schneewelle über Deutschland hin, die ihre Wirkungen von der Weser über Braunschweig, die Provinzen Hannover, Sachsen und Brandenburg, den nördlichen Teil von Schlesien, die Oberlausitz und den südlichen Teil von Posen bis nach Hinterpommern und Westpreußen erstreckte und außerordentliche Störungen in den Tele-



graphen- und Fernsprechanlagen anrichtete. Wie kamen diese umfangreichen Verheerungen zustande?

Länger als 24 Stunden war der Schnee in dichten großen Flocken ununterbrochen und anscheinend bei fast völliger Windstille gefallen. Dabei war sein Wassergehalt außergewöhnlich hoch. Während bei frisch gefallenem Schnee in der Regel 1 cm Schneehöhe etwa gleich 1 mm Wasserhöhe gerechnet wird, ergaben, wie die Magdeburger Wetterwarte mitgeteilt hat, die am 17. morgens 7 Uhr in Magdeburg, Braunschweig und Bernburg gemessenen Schneehöhen von 14, 12 und 20 cm Wasserhöhen von 24, 21 und 33 mm. Der Wassergehalt war demnach 50 bis 75 v. H. größer als unter gewöhnlichen Verhältnissen. Am niederen Fläming (zwischen Wittenberg und Jüterbog), im Hügellande zwischen Schwiebus und Crossen (Oder) und in der östlichen Niederlausitz sind Schmelzwasserhöhen von 40 bis 56 mm festgestellt worden.

Während des Schneefalls schwankte die Temperatur dauernd um den Nullpunkt und sank während der Nacht sogar etwas darunter. Der Schnee, der vermöge seiner Feuchtigkeit leicht an den Leitungen hängen blieb, fror daher an ihnen fest, wodurch Gelegenheit zu weiterem Auflagern und Anhaften von Schneemassen gegeben war. Unter diesen Umständen hatten sich um die einzelnen Drähte Schnee- und Eiszylinder von 4 bis 7, vereinzelt sogar von 10 cm Durchmesser gebildet.

Wie hierdurch die Belastung der Gestänge gegen das gewöhnliche Maß verändert wurde, läßt die nachstehende Übersicht erkennen, die für eine 8,5 m lange Stange aufgestellt worden ist.

| Die Stange war belastet mit | | Die Entfernung bis zur nächsten Stange betrug | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | nach der einen Seite 68 m | | | nach der anderen Seite 74 m | | |
| Drähten | vom Durchmesser | Drahtgewicht | Eisgewicht | Gesamtgewicht | Drahtgewicht | Eisgewicht | Gesamtgewicht |
| Stück | mm | kg | kg | kg | kg | kg | kg |
| 2 | 4 | 15,8 | 392 | 408 | 24 | 520 | 544 |
| 6 | 3 | 26,5 | 732 | 759 | 28,8 | 795 | 824 |
| 2 | 2 | 4,1 | 244 | 248 | 4,4 | 266 | 270 |
| 2 | 1,5 | 2,3 | 156 | 158 | 2,5 | 170 | 173 |
| 12 | — | rd. 49 | 1 524 | 1 573 | rd. 60 | 1 751 | 1 811. |

Die Eislast betrug demnach etwa das 31-fache des Drahtgewichts.

An einer anderen Stelle ist das Gewicht eines Eiszylinders von 1 m Länge auf 1,5 kg ermittelt worden, was gegenüber dem reinen Drahtgewicht einer Bronzeleitung von 3 oder 4 mm Stärke (65 oder 116 g) ebenfalls eine Gewichtssteigerung um das 13- oder 23-fache bedeutet. Trotz dieser Last wären vielleicht nicht so viele hölzerne Gestänge umgebrochen, wenn nicht, wie für den größten Teil des Störungsgebiets feststeht, in den Morgenstunden des 17. November ein stärkerer Wind eingesetzt hätte. Diesem boten die vereisten Leitungen, namentlich soweit sie quer zur Windrichtung verliefen, eine etwa auf das 17-fache vergrößerte Angriffsfläche, so daß die Linien einem mächtigen seitlichen Drucke ausgesetzt waren. Dazu kam, daß der Wind nicht gleichmäßig wehte, sondern einen stark böigen Charakter hatte, was seine Wirkung bedeutend steigerte.

Unter diesem seitlichen Drucke wurden ganze Linien kilometerweit glatt nach der Seite umgelegt, die Stangen teils am Fußpunkte, teils wenig darüber, teils in halber Höhe abgebrochen, ohne daß die Leitungen rissen. Ver-

Fig. 1.

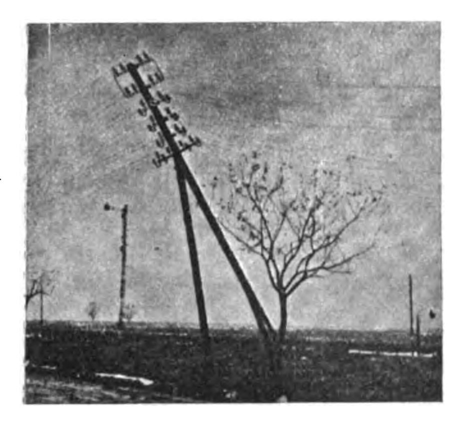


Fig. 2.

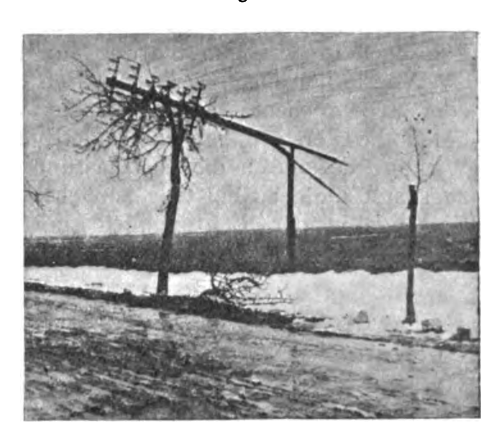


Fig. 3.



Fig. 4.

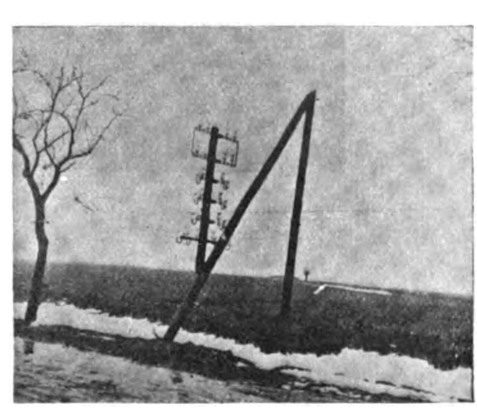


Fig. 5.

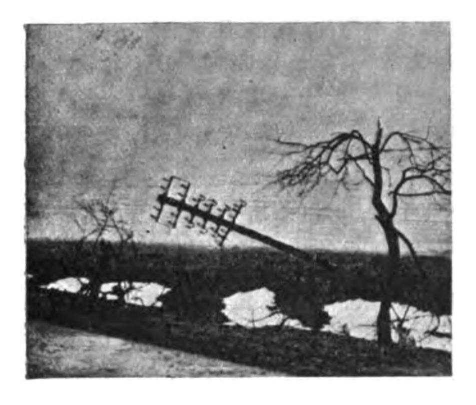
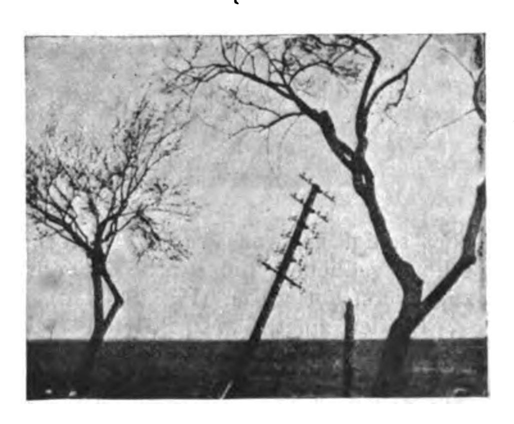


Fig. 6.



**Fernlinie Berlin-Cöln an der Landstraße Wustermark-Nauen, gesehen in der Richtung nach Nordwesten.**

einzelt sind die Stangen auch am Angriffspunkte der Strebe oder unterhalb der Querträger abgebrochen und die Oberteile samt den daran befindlichen Leitungen in der Windrichtung auf die Seite geworfen worden. (Fig. 1 bis 6.)

Wo die Leitungen gerissen waren — was vielfach durch entwurzelte Bäume oder abgebrochene Äste verursacht wurde, die auf die Leitungen fielen — boten die Zerstörungen ein anderes Bild. In solchen Fällen sind unter der Wirkung des durch die Eisbelastung gewaltig gesteigerten einseitigen Drahtzugs erst die der Reißstelle zunächst gelegenen und dann auch die folgenden Gestänge in der Richtung der Linie umgebrochen, aus dem Boden gerissen

Fig. 7.

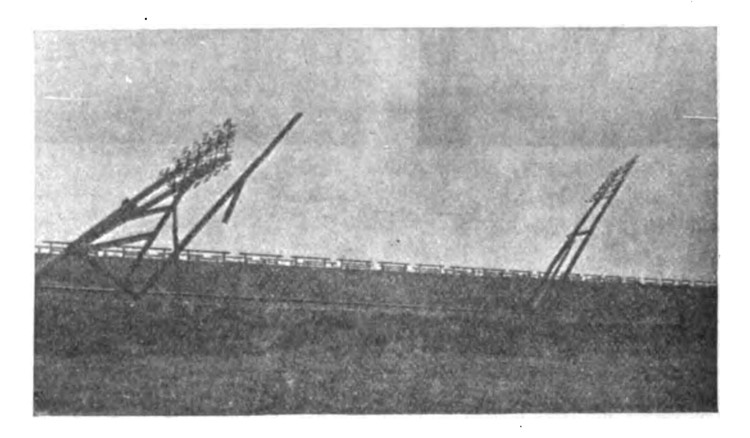
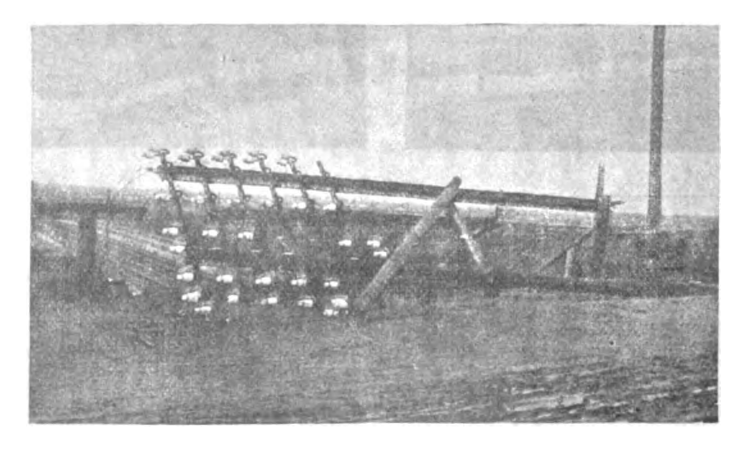


Fig. 8.



oder schief gezogen worden. Dabei sind selbst solche Gestänge nicht verschont geblieben, die zur besonderen Sicherung in der Richtung des Linienzugs verstrebt waren (Fig. 7 bis 9).

In der zuletzt geschilderten Weise dürfte sich auch in den Orts-Fernsprechnetzen mit eisernen Dachgestängen das Zerstörungswerk vollzogen haben. Begünstigt wurde dies dadurch, daß die dünnen Drähte der Fernsprechanschlußleitungen schon unter der Eislast allein gerissen sind, und daß die eisernen Gestänge dem einseitigen Drahtzug um so eher nachgaben (Fig. 10 bis 13), als die Stützpunktsabstände mit Rücksicht auf die Lage der zur

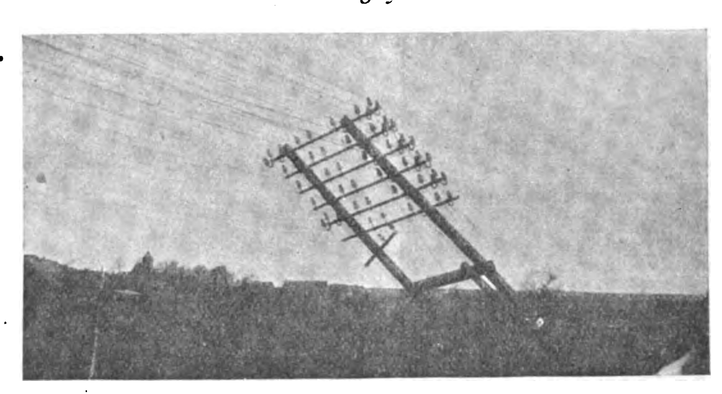
Errichtung von Gestängen geeigneten Gebäude in der Regel nicht gleichmäßig bemessen werden können. Eine erhebliche Eisbelastung der Drähte führt daher, auch wenn kein Bruch eintritt, schon an sich eine so starke einseitige Beanspruchung der Rohrständer herbei, daß diese in der Richtung des längeren Feldes umgezogen werden.

Die Verbiegungen in der Richtung des Linienzugs sind auch bei den Störungen am Bußtage das zumeist in die Erscheinung tretende Bild, während Brüche der Rohrständer fast gar nicht vorgekommen sind. Seitliche Verbiegungen (Fig. 14) haben nur in Winkelpunkten stattgefunden, woraus sich schließen läßt, daß der Wind bei der Beschädigung der Dachgestänge keine wesentliche Rolle gespielt hat. In Winkelpunkten sind außerdem eigenartige Gestängeverdrehungen vorgekommen, von denen eine hier im Bilde veranschaulicht ist (Fig. 15).

Die Rohraufsätze an Holzstangen haben sich für außergewöhnliche Beanspruchung als nicht genug widerstandsfähig erwiesen (Fig. 16 und 17).

Von den Querträgern haben diejenigen neuer Art aus C-Eisen gut Stand gehalten, dagegen sind die Querträger älterer Art aus Flacheisen meist stark verbogen worden, häufig auch zerbrochen.

Fig. 9.



Den Umfang der Störungen ergibt die Übersicht auf S. 193.

Am meisten in Mitleidenschaft gezogen waren hiernach — abgesehen von Berlin — die Bezirke Magdeburg und Potsdam, in denen der größte Teil der Orts-Fernsprechnetze schwer gelitten hatte. Außerdem waren im Magdeburger Bezirke zahlreiche Hauptlinien beschädigt worden. So waren, um nur einiges herauszugreifen, in den Telegraphenlinien: Magdeburg-Cöthen 59 Doppelgestänge mit 40 bis 50 Leitungen, Magdeburg-Egeln 17 Gestänge mit 40 Leitungen, Oschersleben-Hadmersleben 22 Gestänge mit 40 bis 60 Leitungen, in den Fernlinien: Magdeburg-Cöthen 55 Stangen mit 22 Leitungen, Magdeburg-Stendal-Hamburg 55 Gestänge mit 30 Leitungen umgestürzt. Auch die übrigen Fernlinien, u. a. die durch den Bezirk laufende Fernlinie Berlin-Cöln hatten umfangreiche Schäden aufzuweisen, und fast der gesamte Telegraphen- und Fernsprechverkehr in der Provinz Sachsen und nach den angrenzenden Teilen Deutschlands war unterbrochen.

Die mit *) gekennzeichneten Bilder hat Herr Photograph Seegert in Berlin dem Reichs-Postamte zur Verfügung gestellt, auch ihre Benutzung für diesen Aufsatz bereitwilligst gestattet.

Fig. 10.

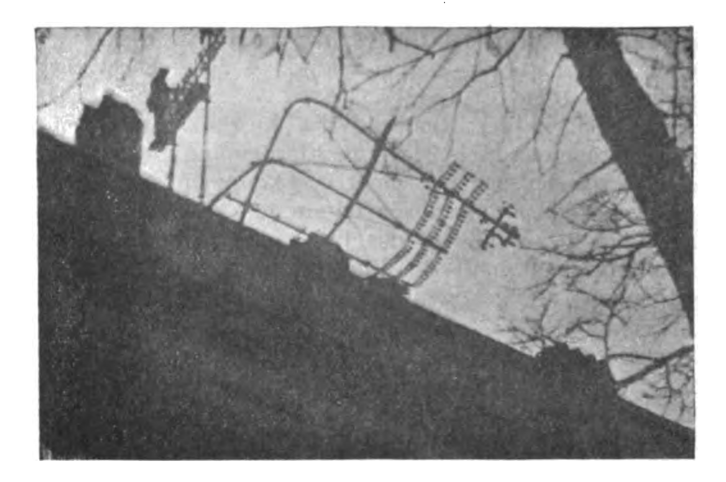


Fig. 11.



Fig. 13.

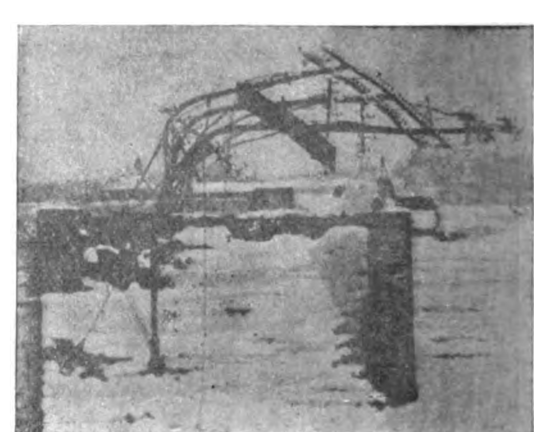
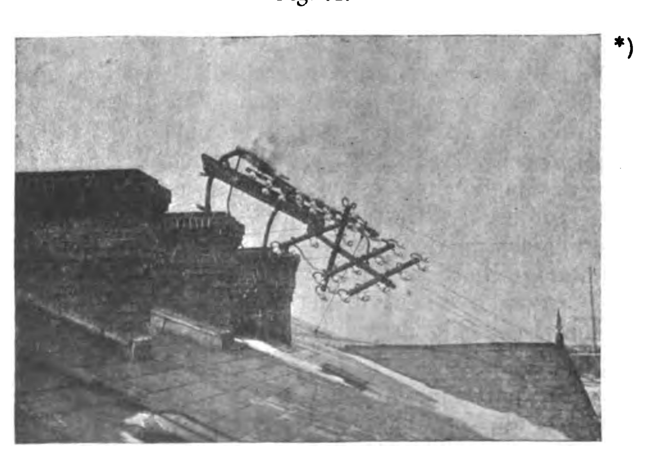


Fig. 12.



*)

Störungen der Reichs-Telegraphenanlagen durch Schneefall usw.

| O. P. D.-Bezirk | Länge der beschädigten Linienstrecke | Umgebrochen oder ganz umgebogen waren | | | | Schiefgedrückt oder verbogen waren | | | | Aus der Erde gerissen wurden | | Querträger waren verbogen oder zerbrochen | Drahtbrüche in runder Zahl |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Holzgestänge | | eiserne Dachgestänge | | Holzgestänge | | eiserne Dachgestänge | | Gestänge | | | |
| | | einfache | doppelte und mehrfache | einfache | mehrfache | einfache | mehrfache | einfache | mehrfache | einfache | doppelte und mehrfache | | |
| | km | Stück | Stück | Stück | Stück | Stück | Stück | Stück | Stück | Stück | Stück | Stück | |
| Berlin | 415,4 | 382 | 68 | 716 | 362 | 390 | 79 | 484 | 230 | 32 | 23 | 3 117 | 16 600 |
| Braunschweig | 805,0 | 153 | 35 | 56 | 57 | 1 511 | 78 | 133 | 87 | 95 | 10 | 552 | 17 400 |
| Danzig | 100,9 | 62 | — | 12 | 2 | 228 | 7 | 40 | 49 | 43 | — | 214 | 1 900 |
| Dresden | 30,9 | 22 | — | 8 | 14 | 24 | 6 | 16 | 6 | — | — | 210 | 400 |
| Frankfurt (Oder) | 1 980,0 | 19 | — | 19 | 5 | 1 260 | 32 | 17 | 9 | 13 | — | 151 | 6 200 |
| Liegnitz | 78,9 | 1 | — | 1 | — | 97 | — | 6 | 4 | — | — | 33 | 500 |
| Magdeburg | 3 466,5 | 683 | 74 | 133 | 51 | 4 486 | 305 | 196 | 104 | 229 | 5 | 1 176 | 31 100 |
| Minden | 106,1 | 5 | — | 15 | 2 | 196 | 28 | 29 | 2 | 10 | 7 | 26 | 1 050 |
| Hannover | 907,8 | 86 | 30 | 10 | 8 | 1 282 | 118 | 5 | 6 | 87 | 4 | 189 | 4 900 |
| Posen | 49,8 | 11 | — | 1 | — | 227 | — | 4 | — | 2 | — | 13 | 300 |
| Potsdam | 4 566,5 | 1 329 | 291 | 253 | 214 | 5 117 | 544 | 368 | 166 | 187 | 41 | 2 926 | 44 850 |
| Stettin | 776,5 | 19 | 5 | 1 | — | 737 | 70 | 7 | 3 | 2 | 4 | 69 | 4 300 |
| Summe | 13 284,3 | 2 772 | 503 | 1 225 | 715 | 15 555 | 1 267 | 1 305 | 666 | 700 | 94 | 8 676 | 129 500. |

Im Bezirke Potsdam lag der Hauptherd der Beschädigungen westlich von Spandau an der Hamburger Bahn bis Paulinenaue, an der Lehrter Bahn bis Großbehnitz und in dem zwischen beiden Bahnen liegenden Gebiete. Dort waren im ganzen 18,8 km Telegraphenlinie mit 279 Doppelgestängen und 835,1 km Leitung und 44,8 km Fernsprech-Verbindungslinie mit 701 einfachen Gestängen und 1992,4 km Leitung, zusammen also 63,6 km Linie mit 980 Gestängen und 2827,5 km Leitung von Grund aus zerstört worden.

Aber auch alle übrigen Telegraphen- und Fernsprechlinien des Bezirkes wurden durch das Unwetter mehr oder weniger beschädigt.


Fig. 14.

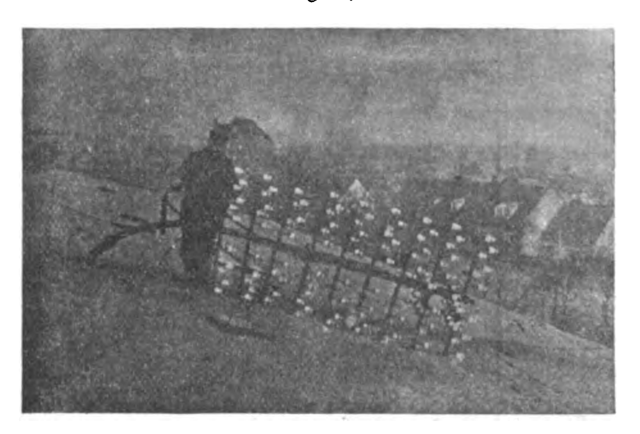
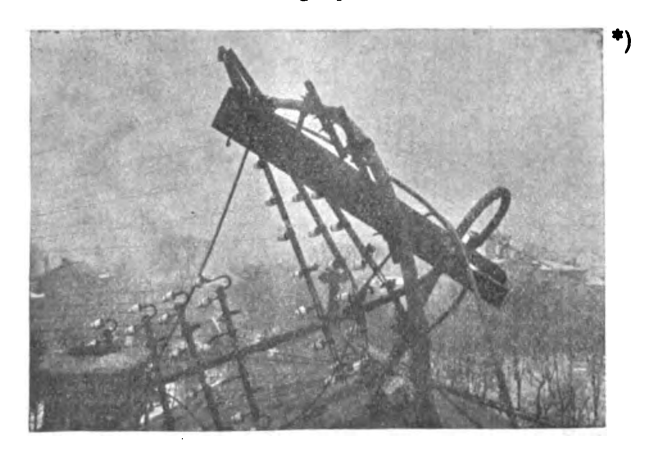


Fig. 15.


*)

Im Bezirke Berlin waren alle oberirdischen Linienzüge in Mitleidenschaft gezogen und im ganzen 120 Telegraphen-, 258 Fern- und rund 10 500 Anschlußleitungen gestört.

Zur Beseitigung der Schäden wurden sofort weitgehende Maßnahmen getroffen, die laufenden Bauarbeiten unterbrochen und alle verfügbaren Bautrupps herangezogen. Auch auf das Baupersonal der Bezirke, die von den Schneestörungen weniger betroffen waren, wurde zurückgegriffen, außerdem wurden alle erreichbaren Hilfskräfte und in den Bezirken Berlin, Potsdam und Magdeburg auch Militärpersonen eingestellt. In Berlin waren Gardetruppen, bei Spandau erst Pioniere, dann Mannschaften des Telegraphen-

bataillons Nr. 2 Frankfurt (Oder), in Magdeburg Mannschaften verschiedener Truppengattungen tätig. Im ganzen haben an den Arbeiten 338 Bautrupps mit 3632 Arbeitern aus den durch das Unwetter betroffenen Bezirken, 326 Bautrupps mit 2258 Arbeitern aus fremden Bezirken, ferner 713 Mann Militär und 1612 sonstige Hilfskräfte, zusammen demnach 664 Bautrupps mit 8215 Arbeitskräften mitgewirkt. Die Oberleitung der Bauarbeiten lag in den Händen von Bezirksaufsichtsbeamten; im Störungsgebiete bei Spandau war sie einem Postrat übertragen.

Für die Reihenfolge der Arbeiten war die Wichtigkeit der gestörten Leitungen maßgebend.

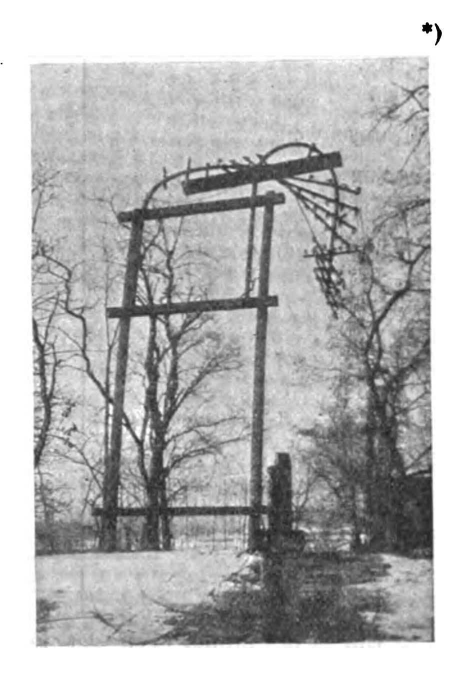
Zunächst wurde versucht, mit größter Beschleunigung die Telegraphen- und Fernsprech-Verbindungen nach auswärts wieder herzustellen. Dies ist trotz der ungünstigen Witterungsverhältnisse, die während der Instand-

Fig. 16.



Fig. 17.

*)



setzungsarbeiten herrschten, dank der angestrengten pflichttreuen Tätigkeit und der Umsicht der beteiligten Baubeamten in verhältnismäßig kurzer Zeit gelungen. Daneben wurde auch die Instandsetzung der Anschlußleitungen nach Möglichkeit gefördert, so daß in den meisten Bezirken sämtliche gestörten Leitungen Ende November wieder betriebsfähig waren. Über diesen Zeitpunkt hinaus haben die vorläufigen Instandsetzungen nur in den Bezirken Braunschweig (4. Dez.), Berlin (5. Dez.), Magdeburg (6. Dez.) und Potsdam (13. Dez.) gedauert. Die endgültige Instandsetzung aller beschädigten Linien hat noch längere Zeit in Anspruch genommen, war indes, von kleineren Nacharbeiten und einigen wenigen Linien abgesehen, bis Weihnachten so weit gediehen, daß die aus fremden Bezirken herangezogenen Baubeamten und Arbeiter am Tage vor dem heiligen Abend in ihre Heimat entlassen werden konnten. Nur im Bezirke Magdeburg ist ein Teil der fremden Bautrupps noch nach Weihnachten, und zwar bis zum 29. Januar 1910 tätig gewesen.

Die Kosten der Wiederherstellungsarbeiten belaufen sich auf etwa

920 000 Mark beim Titel 51 und
1 250 000 - - - 52,

im ganzen demnach einschließlich der beim Titel 54 für die Entsendung der Bezirksaufsichtsbeamten usw. zur Leitung der Arbeiten entstandenen Kosten auf nahezu $2\frac{1}{5}$ Millionen Mark.

Die Schwierigkeiten, die der Abwicklung des Telegraphen- und Fernsprechverkehrs durch die umfangreichen Störungen erwuchsen, waren außerordentlich.

| Im Bezirke der O. P. D. | waren von den Beschädigungen betroffen worden | | | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|
| | Telegraphenleitungen | Fernsprech-Verbindungsleitungen | Anschlußleitungen | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Berlin | 120 | 258 | 10 565 | In den Spalten 2 und 3 sind die durch mehrere Bezirke verlaufenden Leitungen in jedem einzelnen Bezirke berücksichtigt worden. |
| Braunschweig | 362 | 435 | 3 951 | |
| Danzig | 40 | 31 | 842 | |
| Dresden | 11 | 29 | 392 | |
| Frankfurt (Oder) | 404 | 414 | 1 388 | |
| Hannover | 257 | 320 | 1 785 | |
| Liegnitz | 40 | 71 | 306 | |
| Magdeburg | 650 | 1 361 | 8 476 | |
| Minden | 27 | 100 | 649 | |
| Posen | 62 | 78 | 382 | |
| Potsdam | 752 | 1 359 | 8 376 | |
| Stettin | 141 | 243 | 1 555 | |
| im ganzen | 2 866 | 4 699 | 38 667 | |

Ein sehr großer Teil der gewöhnlichen Absatzwege war hiernach dem Betrieb entzogen, und obwohl die beteiligten Telegraphenanstalten die Telegramme über andere Wege umzuleiten versuchten und auch von der Postbeförderung den weitesten Gebrauch machten, haben sich doch in den ersten Tagen nach dem Ereignisse bedeutende Verzögerungen der Telegramme nicht vermeiden lassen.

Einem Berichte, den die Ober-Postdirektion in Berlin über die Abwicklung des Verkehrs in der Störungszeit erstattet hat, entnehmen wir folgendes.

Beim Haupt-Telegraphenamte wurden von den zum Betrieb eingeführten Leitungen am 17. November früh als gestört festgestellt (einschließlich der Störungen in anderen Ober-Postdirektionsbezirken) im ganzen 225 Leitungen, davon 11 an der Nordbahn, 12 an der Ostbahn, 22 an der Stettiner, 37 an der Schlesischen, 15 an der Görlitzer, 25 an der Anhalter, 35 an der Potsdamer, 32 an der Lehrter und 23 an der Hamburger Eisenbahn. Die einzigen sicheren Absatzwege stellten die von Berlin ausgehenden großen Kabellinien dar. Diese mußten daher in erster Linie den Verkehr mit den

Haupt-Sammelämtern Hamburg, Cöln, Frankfurt (Main) usw. aufnehmen. Nach anderen großen Ämtern und soweit möglich auch nach dem Auslande wurden Verbindungen aus den wenigen noch betriebsfähigen oberirdischen Leitungen — zum Teil auf Umwegen — hergestellt, so z. B. eine Verbindung nach England über Frankfurt (Main) und Emden.

Am 18. November abends waren außer den Kabelleitungen erst 100 Leitungen im Betrieb; es mußte daher auch da noch die Postbeförderung zu Hilfe genommen werden.

Diese schwierigen Verkehrsverhältnisse besserten sich erst am 20., nachdem eine größere Zahl der gestörten Leitungen vorläufig wiederhergestellt war. Mit Frankreich, Italien, Rußland, Schweden, der Schweiz und der Türkei wurde im Laufe des 20. wieder unmittelbare Verbindung erreicht; für England vermittelten Emden, Hamburg und Bremen.

Am 22. November waren noch 87 Leitungen außer Betrieb. Am 23. besserte sich die Abwicklung des Verkehrs mit England, auch konnte je eine Leitung nach Holland und Belgien in Betrieb genommen werden. Am 28. bestanden im wesentlichen nur noch Störungen in den Leitungen an der Hamburger und Lehrter Bahn im Ober-Postdirektionsbezirke Potsdam, die aber auch zum größten Teile bis zum 30. November behoben werden konnten.

Besondere Vorteile für die Abwicklung des Verkehrs gewährte die Ausnutzung der Maschinentelegraphen, namentlich des mit Frankfurt (Main) und Hamburg im Betriebe befindlichen Murray-Telegraphen. Nach Einrichtung einer zweiten Murray-Übertragung in Ludwigslust standen zwischen Berlin und Hamburg zwei Murray-Kabelverbindungen zur Verfügung. Die große Leistungsfähigkeit des Murraybetriebs und insbesondere der Umstand, daß die Apparate trotz tagelangen ununterbrochenen Betriebs nicht versagten, waren von wesentlichem Nutzen. Glücklicherweise waren die Verbindungen von Hamburg und Frankfurt nach dem Westen ungestört geblieben, so daß der Berliner Verkehr über beide Ämter leicht Abfluß fand.

Beim Haupt-Fernsprechamte war der Betrieb nach außerhalb völlig unterbrochen. Das Abspanngestänge des Haupt-Fernsprechamts, an das der weitaus größte Teil der Fernleitungen oberirdisch herangeführt war, hatte schweren Schaden erlitten; zahlreiche benachbarte Gestänge für die Fernlinien waren umgebrochen, einzelne Linien sogar auf Strecken von mehreren Kilometern vernichtet. Es blieb deshalb nichts anderes übrig, als vom Haupt-Fernsprechamt aus die gestörten Strecken möglichst weit nach außerhalb mit Hilfe von Vororts- und Anschlußkabeln zu überbrücken. Für jede Fernleitung wurden zwei Kabeladernpaare verwendet. Aber auch nach der unterirdischen Schaltung der Leitungen im Bezirke Berlin war wegen der vielen Schäden in den umliegenden Bezirken zunächst keine Leitung betriebsfähig; erst am 19. und 20. gelang es, einen größeren Teil der Leitungen wieder in Betrieb zu setzen. In ihrer ganzen Ausdehnung (durch alle beteiligten Ober-Postdirektionsbezirke) sind die von Berlin ausgehenden Fernleitungen, abgesehen von denen in westlicher und nordwestlicher Richtung, die die großen Störungsgebiete des Potsdamer und Magdeburger Bezirks durchlaufen, nach und nach sämtlich bis Ende November wieder betriebsfähig geworden.

Im Orts-Fernsprechnetze von Berlin und dessen Vororten waren die Störungen weniger bedeutend. Obwohl rund 10500 Anschlußleitungen gestört waren, beschränkten sich die Störungen auf die kurzen oberirdischen Linien im Umkreise der einzelnen Kabelaufführungspunkte und konnten daher, nachdem erst für den Verkehr nach außerhalb wieder die nötigsten Absatzwege geschaffen worden waren, ziemlich rasch beseitigt werden.



Welch hoher Wert der unterirdischen Führung der Anschlußleitungen beizumessen ist, hat sich bei den letzten Störungen erkennen lassen. Wären die Anschlußleitungen noch, wie vor einigen Jahren, durchweg oberirdisch verlaufen, so würde der Schaden unermeßlich gewesen sein, und viele Monate hätten nicht ausgereicht, dem Verkehr wieder die Wege zu ebnen. Aber nicht allein für die Aufrechterhaltung des Ortsverkehrs haben sich die Kabelanlagen nützlich erwiesen, auch für den Verkehr nach außerhalb waren sie von unschätzbarem Nutzen, indem sie, wie bereits bemerkt, die Überbrückung der gestörten oberirdischen Fernleitungstrecken bis zur Berliner Stadtgrenze, ja bis zur äußersten Grenze entlegener Vororte ermöglichten.

Bei dem großen Umfange der Störungen liegt die Frage nahe, ob nicht etwa der Zustand der Telegraphenanlagen selbst, ihre Bauart usw. dem Zerstörungswerke Vorschub geleistet hat. Eine eingehende Prüfung hat ergeben, daß dies nicht der Fall gewesen ist. Das Material war durchweg einwandfrei. Auch die Bauvorschriften haben sich im allgemeinen als zweckmäßig und ausreichend erwiesen. Wollte man den Telegraphenbau auf so außergewöhnliche, nur höchst selten vorkommende Beanspruchungen einrichten, so würde er derart erschwert und verteuert werden, daß eine große Unwirtschaftlichkeit die Folge wäre. Eine vollkommene Sicherheit würde jedoch trotzdem nicht geschaffen werden können. Bei der steigenden Belastung der Gestänge ist allerdings die größte Sorgfalt und Umsicht der Baubeamten nötig, damit überall, namentlich aber an gefährdeten Stellen, die geeignetsten Konstruktionen gewählt und alle Hilfsmittel, die die Telegraphen-Bauordnung an die Hand gibt, in zweckmäßiger Weise angewendet werden, z. B. Verringerung der Stangenabstände, Benutzung von Doppelständern an Stelle einfacher oder gekuppelter Stangen, kräftigere und häufigere Verstrebung und Verankerung der Gestänge, auch in der Richtung der Linie, besondere Verstärkungen an Winkel- oder schwachen Punkten usw. In dieser Beziehung werden demnächst noch vom Reichs-Postamt Anweisungen an die Ober-Postdirektionen ergehen. In letzter Zeit hat auch die Kabeltechnik, namentlich in der Verwendung von Pupinspulen für Fernsprechkabel, wesentliche Fortschritte gemacht; es bedarf ernster Erwägung, ob die Entwicklung bereits so weit gediehen ist, daß die unterirdische Führung auch für lange Fernsprech-Verbindungsleitungen mit Erfolg da in Aussicht genommen werden kann, wo die oberirdische Durchbringung neuer Drähte auf besondere Schwierigkeiten stößt, und wo die Wichtigkeit des Verkehrs eine größere Sicherstellung der Linien erheischt.

---

## Erkenntnis des Reichsgerichts über die Begriffe „anderer Ort“ und „Postanstalt“ im Sinne des § 1 des Postgesetzes.

Der in B. wohnende Schuhmacher F. vertrieb Exemplare einer in X. sechsmal wöchentlich erscheinenden politischen Zeitung für eigene Rechnung in der mit der Stadtgemeinde B. baulich im engen Zusammenhange stehenden besonderen Gemeinde R. Die Zeitungen gingen ihm in B. zu, wohin sie von dem über 15 km entfernten Ursprungsort aus durch expressen Boten befördert wurden. In der Gemeinde R. befindet sich eine Postagentur, der die Annahme und Aus-

gabe, nicht aber die Bestellung von Postsendungen obliegt. Die Bestellung in R. wird durch Personal des Postamts B. besorgt.

Die Ober-Postdirektion in O. sah in der durch F. besorgten Beförderung der Zeitungen von B. nach R. einen Verstoß gegen § 1 des Postgesetzes und erstattete im Einverständnisse mit dem Reichs-Postamte Strafanzeige gegen F. Von der dritten Strafkammer des Landgerichts in B. wurde F. freigesprochen; die Beförderung der Zeitungen von B. nach R. könne als Beförderung nach einem »anderen Orte« nicht gelten, auch stelle die Postagentur in R. in Anbetracht ihres beschränkten Geschäftsumfanges eine »Postanstalt« im Sinne des § 1 des Postgesetzes nicht dar.

Auf die von der Staatsanwaltschaft eingelegte Revision wurde das erstinstanzliche Urteil durch Erkenntnis des Reichsgerichts vom 19. Februar 1909 aufgehoben. Aus den Entscheidungsgründen heben wir das Folgende hervor:

»Die Strafkammer spricht den Angeklagten frei, weil sie es für zweifelhaft erachtet, ob die Beförderung von Zeitungen aus B. nach R., da letzteres zum Postbestellbezirke B. gehört, beide Gemeinden sich auch unmittelbar und ohne äußerlich erkennbare Abgrenzung aneinander anschließen und somit räumlich verschmolzen sind, als eine Beförderung nach einem »anderen« Orte im Sinne des § 1 des Reichs-Postgesetzes vom 28. Oktober 1871 gelten könne, und weil jedenfalls die in R. bestehende Postagentur, zumal sie nur die Annahme und Ausgabe, nicht aber die Bestellung von Postsendungen besorgt, als eine »Postanstalt«, wie sie die genannte Gesetzesvorschrift voraussetze, nicht anzusehen sei.

Beide Erwägungen beruhen auf rechtsirrtümlicher Auffassung. Daß § 1 a. a. O. irgendwelche, insbesondere eine äußerlich in die Erscheinung tretende räumliche Trennung des Versendungs- und Bestimmungsorts verlange, ist aus dem Gesetze nirgends zu ersehen und schon deshalb nicht anzunehmen, weil für die dann nötige Entscheidung, w e l c h e räumliche Entfernung oder w e l c h e sonstigen äußerlichen Merkmale hierbei vorliegen müssen, bei dem Mangel einer Regelung die Anhaltspunkte fehlen würden. Dies kann von vornherein als im Willen des Gesetzgebers gelegen nicht erachtet werden, und zwar um so weniger, als bei der für die politischen Zeitungen in § 1 a. a. O. gestatteten Ausnahme vom Postzwang eine genaue räumliche Abgrenzung bestimmt ist und es daher nahe gelegen hätte, wenn eine räumliche Trennung der Orte für geboten erachtet worden wäre, auch über die hierfür maßgebenden Gesichtspunkte allgemein gültige Vorschriften zu erlassen. Das Fehlen solcher spricht deshalb dafür, daß an eine Trennung, wie sie der erste Richter unterstellt, nicht gedacht, vielmehr der Ortsbegriff in seiner gewöhnlichen Bedeutung gemeint ist, nach der er den Bezirk einer selbständigen Gemeinde innerhalb ihrer politischen Grenzen umfaßt, ohne daß es auf eine besondere und augenfällige Kenntlichmachung derselben ankommt. Dies ergibt auch die Postgesetznovelle vom 20. Dezember 1899, wenn sie in Art. 2 1 den Postzwang auf verschlossene und solchen gleichzuachtende Briefe ausdehnt, die innerhalb d e r G e m e i n d e g r e n z e n ihres mit einer Postanstalt versehenen Ursprungsorts verbleiben, was unzweideutig beweist, daß für die örtliche Bestimmung ausschließlich auf d i e p o l i t i s c h e U m g r e n z u n g d e r e i n z e l n e n G e m e i n d e a l s s o l c h e r Gewicht gelegt ist. Hieran wird auch nichts geändert, wenn die Postbehörde im Interesse des Publikums oder der Verwaltung einen Postbezirk, insbesondere für die Bestellung der Sendungen, über das politische Gebiet der Gemeinde hinaus erstreckt oder innerhalb desselben beschränkt, da der Begriff des O r t e s als solcher demgegenüber bestehen bleibt. Da den Urteilsfeststellungen zu entnehmen ist, daß B. und R. ja selbständige politische Gemeinden sind, ist das erste Bedenken der Strafkammer hinfällig.

Ebensowenig zutreffend ist es, wenn der erste Richter der Postagentur R. die Eigenschaft einer »Postanstalt« im gesetzlichen Sinne abspricht. Daß der Zweck des Gesetzes in dieser Beziehung voraussetze, es müsse die am Bestimmungsorte bestehende Posteinrichtung die in Betracht kommende Beförderungstätigkeit am Empfangsorte selbst leisten, ist eine durch nichts gestützte Behauptung, zumal keineswegs ohne weiteres ersichtlich ist, inwiefern sie aus dem im wesentlichen den Schutz des Postmonopols erstrebenden Zwecke des Gesetzes abzuleiten wäre. Dieser ließe sich vielmehr eher für das Gegenteil geltend machen, wie noch zu erwähnen sein wird.

Dagegen ordnet die Allgemeine Dienstanweisung für Post und Telegraphie an, daß die »Postanstalten« den Postbetrieb wahrzunehmen haben, und teilt sie nach Art, Bedeutung und Umfang des Betriebs in Postämter I., II. und III. Klasse, Postagenturen und Bahnpostämter ein, während Ergänzungsanlagen, wie solche zur Besorgung der Sendungen nach und von dem Lande bestehen, als »Posthilfstellen« bezeichnet und den »Postanstalten« nicht zugerechnet werden. Hieraus folgt, daß nach Auffassung der Postverwaltung selbst eine als »Postagentur« bezeichnete Dienststelle als »Postanstalt« anzusehen ist, wenn sie den Postbetrieb auch nur in nach Art, Bedeutung und Umfang beschränktem Maße wahrzunehmen hat. Diese Anschauung entspricht aber auch durchaus den gesetzlichen Bestimmungen. Wie weit jene Beschränkung gehen darf, damit einer »Postagentur« ihre Eigenschaft als »Postanstalt« nicht verloren geht, ergeben die Motive zum Postgesetze für den Norddeutschen Bund vom 2. November 1867, welches die Grundlage für das Reichs-Postgesetz gebildet hat, indem sie bemerken, daß unter Postanstalt »jede Posteinrichtung zu verstehen ist, welche mindestens Briefe sammelt und verteilt«. Dies ist aber bei der Postagentur R. nach den Feststellungen im Urteile der Fall. Daß sie Postsendungen sammelt, nimmt der erste Richter an; er verneint aber ein durch sie bewirktes Verteilen solcher, weil sie die Sendungen nicht unmittelbar durch Bedienstete der Post den Empfängern übermittelt, sondern letztere sie an der Poststelle abholen müssen. Damit ist der Begriff des Verteilens durch eine zu enge Auffassung verkannt. Denn er ist, wenn es sich wie hier um die Verteilung von Sachen handelt, mit der gegenüber einer Mehrzahl von Empfängern stattfindenden Ausantwortung des für den einzelnen bestimmten Gegenstandes erfüllt. Wie und wo die Aushändigung erfolgt, ist dabei völlig nebensächlich, und es bleibt unbedenklich in jedem Falle eine »Verteilung«, mag die Herausgabe durch Übersendung in die Wohnung des Empfangsberechtigten oder im Wege der Abholung durch diesen an der Verteilungstelle oder teils auf diese, teils auf jene Weise zur Ausführung gelangen. Daß die technische Gestaltung des Postbetriebs eine Abweichung von dieser allgemein gültigen Begriffsbestimmung bedingte, ist in keiner Weise ersichtlich. Vielmehr liegt es gleichermaßen im Interesse des Publikums wie der Postverwaltung, daß dieser wie jedem anderen der nach den gegebenen Verhältnissen am zweckmäßigsten erscheinende Weg für die Durchführung der ihr obliegenden Verteilung der Postsachen offensteht, ohne daß die Rücksicht auf die Gefährdung des Postmonopols dabei hindernd eingreift. Demgemäß erhellt zugleich, daß auch hier der Umstand einer teilweisen Übermittlung der für R. bestimmten Postsendungen in die Wohnungen der Empfänger durch die Briefträger der Postanstalt in B. der Postagentur R., die in anderen Fällen die Aushändigung bei Abholung bewirkt, ihre Eigenschaft als Postanstalt im gesetzlichen Sinne nicht entzieht. Die Verneinung der letzteren seitens des ersten Richters beruht daher auf Rechtsirrtum.«

## KLEINE MITTEILUNGEN.

Statistik der Kraftfahrzeuge. Nach einer kürzlich im »Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preußischen Staatsanzeiger« (Jahrg. 1910, Nr. 66) veröffentlichten Statistik wurden am 1. Januar 1910 im deutschen Reichsgebiete 49 941 Kraftfahrzeuge gezählt, von denen 46 922 oder 94 v. H. der Personenbeförderung und 3019 oder 6 v. H. der Lastenbeförderung dienten. Unter den Personenkraftfahrzeugen befanden sich 22 283 (47,5 v. H.), unter den Lastkraftfahrzeugen dagegen nur 196 (6,5 v. H.) Krafträder. Gegen das Vorjahr besteht eine Zunahme von 8214 Kraftfahrzeugen oder 19,7 v. H. Der Anteil der Krafträder zur Personenbeförderung an der Gesamtzahl aller Personenkraftfahrzeuge ist gegenüber dem Vorjahre, wo er noch 53 v. H. ausgemacht hatte, um 5,5 v. H. zurückgegangen. Von den 46 922 Personenkraftfahrzeugen wurden 40,8 v. H. (19 149 Fahrzeuge) im Handelsgewerbe, 38,6 v. H. (18 131 Fahrzeuge) zu Vergnügungs- und Sportzwecken, 11,6 v. H. für besondere Berufszwecke (Ärzte, Feldmesser usw.), 7 v. H. im öffentlichen Fuhrverkehr und je 1 v. H. in der Land- und Forstwirtschaft sowie im Dienste öffentlicher Behörden verwendet. Von den 3019 zur Lastenbeförderung dienenden Kraftfahrzeugen fanden 91,4 v. H. (2760 Fahrzeuge) im Handelsgewerbe Verwendung.

In der Zeit vom 1. Oktober 1908 bis 30. September 1909 haben 12 934 ausländische Kraftfahrzeuge die deutsche Grenze überschritten, und zwar 1024 oder 7,9 v. H. Krafträder und 11 910 oder 92,1 v. H. Kraftwagen, die mit Ausnahme von 24 Fahrzeugen sämtlich zur Personenbeförderung dienten. Von den ausländischen Fahrzeugen stammten:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 4165 | Fahrzeuge | oder | 32,2 | v. H. | aus | Frankreich, |
| 2676 | - | - | 20,7 | - | - | Österreich-Ungarn, |
| 1786 | - | - | 13,8 | - | - | Belgien und |
| 1698 | - | - | 13,1 | - | - | der Schweiz. |

Aus den Niederlanden kamen 7,3 v. H., aus den Vereinigten Staaten von Amerika 5,3 v. H. und aus Großbritannien und Irland 3,4 v. H. der ausländischen Kraftwagen. Gegenüber dem Vorjahre hat der ausländische Verkehr mit einer Zunahme von 5021 Kraftfahrzeugen eine Steigerung um 63,4 v. H. erfahren. Von den einzelnen Monaten weist den stärksten Verkehr der Monat August mit 3267, den schwächsten der Monat Januar mit nur 133 ausländischen Fahrzeugen auf.

---

## LITERATUR.

Die Unterseekabel. Von Dr. A. Röper. Mit 1 Karte. (Wirtschafts- und Verwaltungsstudien mit besonderer Berücksichtigung Bayerns. Herausgegeben von Georg Schanz. Bd. 38.) — A. Deichertsche Verlagsbuchhandlung Nachf. (Georg Böhme), Leipzig. 196 Seiten und 1 Karte. Preis 6 Mark, geb. 7 Mark.

Angesichts der kürzlich erfolgten Eröffnung der neuen deutschen Seekabellinie Emden–Teneriffa–Monrovia ist das obige Werk, das das Seekabelwesen von technischen, wirtschaftlichen und militärischen Gesichtspunkten behandelt,



als eine die Gegenwart unmittelbar berührende Erscheinung des Büchermarkts willkommen zu heißen. An allem, was mit Übersee- und Kolonialunternehmungen zusammenhängt, nehmen heutzutage auch die fernerstehenden Kreise in Deutschland lebhaften Anteil. Jener eben eröffnete Kabelweg bildet nur eine neue Etappe in der Durchführung einer weiterschauenden Kabelpolitik, die als nächste Ziele einerseits die Verbindung mit unseren afrikanischen Schutzgebieten, anderseits mit dem südamerikanischen Festland im Auge hat und in beiden Richtungen Länder näher an uns heranbringen will, die als Bezugsquellen für Rohstoffe und als Absatzfelder für die Erzeugnisse deutschen Gewerbefleißes von verheißungsvoller Bedeutung sind.

Bilden solche und ähnliche Interessen die Grundlage für das Bedürfnis nach Herstellung einer neuen Kabelverbindung, so ist es auch von Wert, die Frage zu stellen, wie sie lebendig geworden sind und sich durchgesetzt haben. Die Antwort darauf gibt für die verschiedenen Länder an der Hand eines umfassenden Quellenmaterials das Röpersche Werk, dessen Inhalt kurz folgender ist. Nach einem einleitenden geschichtlichen Abriß über die Anfangsstadien der Entwicklung des Seekabelwesens wird dessen Technik kurz behandelt. Vom wirtschaftlichen Standpunkte werden das Vorkommen der für Seekabel verwendeten Hauptmaterialien, Kupfer und Guttapercha, ihre Gewinnung und der Handel damit, die Preisgestaltung und die Marktverhältnisse besprochen. Es wird die Anfertigung eines Seekabels beschrieben und ein Überblick über die bestehenden größeren Kabelfabriken, die Kabelflotte, über die Arbeiten zur Verlegung eines neuen und zur Ausbesserung eines beschädigten Kabels, über den Betrieb und die Unternehmerkosten gegeben. Der Verfasser hat, wie er im Vorwort anführt, die Anlagen der Norddeutschen Seekabelwerke in Nordenham wiederholt besichtigt und ferner an einer Instandsetzung des ersten deutsch-atlantischen Kabels teilgenommen. Mit gutem Blicke hat er in dem der Technik gewidmeten Teile seines Buches das Wesentliche und Wissenswerte zur Einführung eines größeren Leserkreises in diesen dem öffentlichen Interesse immerhin ferner liegenden Gegenstand herausgeschält und in gefälliger Form zur Darstellung gebracht.

Dem Charakter des Buches als Wirtschafts- und Verwaltungstudie entsprechend ist der Ökonomik eine breitere Grundlage gegeben. Zunächst wird die für alle Verkehrszweige schon vielfach erörterte Frage nach der Unternehmerform, ob Staats- oder Privatkabel, besprochen. Die Entwicklung hat auf diesem Gebiete der Privatunternehmung eine überragende Bedeutung verschafft. Das Verhältnis der Kabellängen im Privatbesitze zu den staatlichen ist aber 4,6 : 1, nicht 5,6 : 1, wie S. 67 und S. 150 angegeben ist. In der Frage, ob beim Privatbetrieb eine Unterstützung oder eine Gewährleistung durch den Staat vorzuziehen ist, kommt der Verfasser zu dem Schlusse, daß der mit der Deutsch-Atlantischen Telegraphengesellschaft abgeschlossene Vertrag, der eine Unterstützung durch den Staat, in gewissem Umfang aber auch seine Beteiligung an den Einnahmen vorsieht, am zweckmäßigsten zu sein scheine. Sodann werden die Vorteile eines ausgedehnten Netzes von Seekabeln gemäß einem bekannten Worte, daß sie Instrumente des Krieges und Friedens seien, nach diesen beiden Richtungen behandelt. Es folgt eine ausführliche Darstellung der Entwicklung des Seekabelwesens in den einzelnen Staaten und ihrer Kabelpolitik. Um einer irrigen Auffassung der Angaben auf S. 114 vorzubeugen, sei hier teils ergänzend, teils berichtigend erwähnt, daß gegenwärtig zwischen der deutschen und der englischen Küste fünf Kabel mit je vier Adern liegen, das älteste Norderney–Lowestoft, Großbritannien gehörend, das früher der Vereinigten Deutschen Telegraphen-Gesellschaft gehörende und seit 1889 in den Besitz der Reichs-Telegraphenverwaltung übergegangene Kabel Borkum–Lowestoft sowie die drei Kabel

Borkum–Bacton im gemeinschaftlichen Besitze Deutschlands und Großbritanniens. Das Kabel Emden-Valentia wurde nicht für den englischen, sondern für den amerikanischen Verkehr verlegt. Der Indogesellschaft stehen zwei Adern zur Verfügung. Außer diesen und zwei für den unmittelbaren Verkehr zwischen Wien und London abgegebenen Adern stehen mit den über die Niederlande und Belgien führenden Drähten im ganzen 24 Leitungen zwischen Deutschland und Großbritannien im Betriebe.

Im folgenden Abschnitte wird dann der heutige Umfang des Kabelnetzes, im vorletzten Abschnitte die internationale Regelung des Kabelbetriebs und des Gebührenwesens sowie die rechtliche Behandlung der Seekabel besprochen. Die Angabe auf S. 164, daß dem Internationalen Bureau des Welttelegraphenvereins auch die Bearbeitung der drahtlosen Telephonie übertragen sei, ist irrig. Eine solche besteht überhaupt noch nicht, also auch nicht im internationalen Verkehr. Zu den 100 000 frcs., die nach S. 164 als Kosten der Geschäftsführung dieses Bureaus aufgewendet werden dürfen, treten noch 40 000 frcs. auf Grund des funkentelegraphischen Vertrags hinzu. Der letzte Abschnitt behandelt die Fernsprechseekabel und den Einfluß der Funkentelegraphie auf die Kabeltelegraphie.

Wie schon erwähnt, wendet sich das eine umfassende Literaturkenntnis verratende und stets anregend, nie ermüdend geschriebene Buch an einen größeren Leserkreis; doch auch für den Fachbeamten ist es durch seinen die bisherigen Veröffentlichungen übersichtlich zusammenfassenden Inhalt ein schätzenswertes Kompendium der Seekabelkunde, dessen Studium wir unseren Lesern nur empfehlen können.

---

Gedanken am Wege. Reiseplaudereien aus Deutsch-Südwestafrika. Von Dr.-Ing. Ernst Freimut. Deutscher Kolonial-Verlag (G. Meinecke). Berlin W. 30. 8°. 216 Seiten.

Mit dem vergangenen Jahre war ein Vierteljahrhundert verflossen seit der Erwerbung von Deutsch-Südwestafrika, unserer größten überseeischen Besitzung, die in neuerer Zeit durch den Aufstand von 1904 und die sich anschließenden langwierigen Kämpfe ganz besonders in den Vordergrund des allgemeinen Interesses gerückt ist. Aus diesem Anlasse dem Lande neue Freunde zu erwerben und es dem Herzen recht vieler ein wenig näher zu bringen, ist nach dem Geleitworte des Verfassers der Zweck des vorliegenden Buches, den zu erfüllen, es gut geeignet sein dürfte. Der Verfasser beschreibt zunächst Freuden und Leiden einer Seefahrt von Hamburg nach Swakopmund. Dann entwirft er ein anschauliches Bild dieses südwestafrikanischen Hafenorts und eine humorvolle Schilderung der zweifelhaften Reize einer zweitägigen Fahrt auf der Otavi-Eisenbahn, bei der es an Bequemlichkeiten jeder Art gebricht und ein wenig einladender Viehwagen bald als Schlaf-, bald als Küchen- und Speiseraum hergerichtet werden muß. In Otavi wird die Eisenbahn verlassen und die weitere Reise teils zu Pferde, teils — unfreiwillig — zu Fuß auf der sogenannten »Pad«, dem landesüblichen Verkehrswege, fortgesetzt. Über die Wasserstelle Ghaub und die im Aufblühen begriffene Ansiedlung Grootfontein geht es zu dem kurze Zeit vorher eröffneten Kupferbergwerke Tsumeb und von da nach dem Otjikoto-See und zurück zu der an der Otavibahn gelegenen Haltestelle Chorab.

Es ist nur ein verhältnismäßig kleines Stück unseres gewaltigen südwestafrikanischen Siedlungsgebiets, durch das uns der Verfasser führt. Aber die vielseitigen Vorzüge und Mängel des Landes werden trotzdem ausgiebig

geschildert. Wir lernen auf der einen Seite die schweren Gefahren und Mühsale kennen, denen heute noch der Reisende bei Durchquerung der ausgedehnten wasserarmen Gegenden, der sogenannten »Durststrecken«, ausgesetzt ist, wenn er nicht undurchlässige und wohlgefüllte Wassersäcke mit sich führt; wir erfahren aber auf der anderen Seite, welche reiche Siedlungsmöglichkeiten sich überall da bieten, wo in tiefer liegenden Schluchten und Tälern das den Kalkfelsen entspringende Wasser sich sammelt. In Form von Gesprächen, zu denen die Bahnfahrt, die Aufenthalte auf den Farmen und an den Wasserstellen usw. immer wieder von neuem Gelegenheit bieten, gibt uns der Verfasser nicht nur Aufschluß über fast alle die Entwicklung der Kolonie berührenden Fragen (Behandlung der Eingeborenen, Schwierigkeiten der Kriegführung, wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten u. dgl. m.), sondern läßt uns auch einen Einblick tun in seine von warmem nationalen Empfinden getragene Auffassung von allerhand anderen sozialen und wirtschaftlichen Fragen, die ihn allerdings mitunter etwas weitab vom Wege führen. Alles in allem genommen wird das Buch zweifellos jedem Freunde der Entwicklung unserer Schutzgebiete ein paar anregende und genußreiche Stunden bereiten.

---

## Literaturnachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichs-Postamts.

(Dezember 1909 bis Februar 1910.)

### A. Liste der Zeitschriften.

Enthalten im Archiv 1910, S. 18 ff.

### B. Literaturnachweis.*)

#### I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

**Allgemeines.** Beamtenausschüsse **75.** 19.
- — Beamtenhygiene, Rachen- und Kehlkopfkatarrh der Bureaubeamten, von Scholta, **58.** 59.
- — Beteiligung des Handwerks an staatlichen und kommunalen Arbeiten und Lieferungen, von Dr. Hampke **3.** 817, **13.** 27. 54. 137, **39.** Volkswirtschaftl. Chronik 872.
- — Einfluß der heutigen Verkehrs- und Nachrichtenmittel auf die Kriegführung, von Hesse, Major **48.** Beihefte 1.
- — Die zweite Haager Friedenskonferenz **57.** 56.
- — Das Postwesen und die Haager Friedenskonferenzen, von Dr. Wehberg **24.** 597.
- — Luft, Navigation in der . . ., von Prof. Dr. Marcuse **46.** 37.
- — Luft-Verkehrslinien **46.** 146.
- — Seekriegsrechts-Konferenz in London 1908/09 **46.** Beiheft zum Januarheft 1910. 1.
- — Seestraßenordnung, aus einem Vortrage des Navigationslehrers Fuhrmann **36.** 95. 146.
- — Tuberkulose, zur Frage der Tuberkulosebekämpfung **21.** 262.
- — Verkehrsgeographie, Ziele und Aufgaben der . . ., von Prof. Dr. Dove **56.** 1.
- — Wohnungswesen und Kultur, von Bechtolsheimer, Pfarrer **87.** Jahrg. VIII 117.
- — Zur Wohnungsfrage **52.** 5.

*) Die fettgedruckten Zahlen bezeichnen die Zeitschriften in der Liste unter A, die nebenstehenden Zahlen die Seiten.

**Ungarn.** Budapest. Verkehrsakademie **88.** 140.
— Versuchstation der Post- und Telegraphenverwaltung in Budapest **84.** 278.
**Afrika.** Natal. Post und Telegraphie, von Klär, Ober-Postinspektor **6a.** 87.
— Sanct Helena. Verkehrswesen, von Klär, Ober-Postinspektor **6a.** 707.
**Amerika.** Argentinien. Verkehrsausstellung in Buenos-Aires 1910 **88.** 1551, **39.** Bd. XXXIX 257, **30.** 111.
— Brasilien. Post- und Telegraphenwesen **84.** 287, **70.** 24.
**Asien.** Japan. Pensionsverhältnisse und Reliktenversorgung **14.** Jahrg. V 280.
— Französisch-Indochina. Post- und Telegraphenwesen, von Klär, Ober-Postinsprektor **6a.** 754.
— Mandschurei. Posten und Telegraphen **54.** I. Hälfte 41.

## II. Postwesen.

**Allgemeines.** Ankunftstempel, der Postankunftstempel im Auslande **84.** 23, **53.** 104.
— Automaten, Postwertzeichen-Automaten **84.** 268.
— Automobile, Gestaltung des Kraftfahrwesens **48.** 339. 462, **59.** Jahrg. XXI 265.
— Automobile, neue Bereifungen für Motorfahrzeuge **59.** Jahrg. XXI 233.
— Briefmarkensammler, Bundes-Briefmarken-Börse **24.** 24.
— Briefporto, zur Geschichte des . . . . **53.** 670.
— Briefträger, Betrachtungen über die nicht zur deutschen Reichspost gehörigen Briefträger **58.** 10.
— Chiffrebriefe **84.** 25.
— Frankozettel, ein neues Frankozettel-Verfahren **24.** 62.
— Internationaler Postgiroverkehr zwischen Deutschland, Österreich, Schweiz und Ungarn, Konferenz in Berlin **70.** 16, **24.** 31, **84.** 31, **13.** 109, **53.** 66, **35.** Jahrg. XVII 276, **63.** 78, **10.** 190, **88.** 244.
— Die Luftschiffahrt im Völkerrecht **84.** 46.
— Paketverkehr zwischen Deutschland und Spanien, Eingaben von deutschen Handelskammern **35.** Jahrg. XVII 246.
— Post, Ursprung und Bedeutung des Wortes »Post« **53.** 686.
— Postkarte, Erfinder der . . . . **63.** 85.
— Postverein. Ist ein europäischer Postverein möglich und zweckmäßig?, von Arnold **57.** 51.
— Rohrpost, zur Geschichte der . . . . **84.** 23.
— Subventionen der Handelsflotte **36.** 1221, **68.** 441, **54.** I. Hälfte 73.
**Deutschland.** Ankunftstempel auf Briefen **35.** Jahrg. XVII 125. 143. 186. 300. 317, **63.** 506, **53.** 15.
— Bahnpostdienst, Unfälle im . . . . **24.** 45. 53, **88.** 192.
— Die bargeldlose Zahlung im Postverkehr **14.** Jahrg. V 273. 295.
— Berlin. Automat zur Einlieferung eingeschriebener Briefsendungen beim Briefpostamt **70.** 16, **69.** 96, **84.** 35.
— Berlin. Automobile zur Beschleunigung der Briefbestellung **53.** 670, **84.** 286.
— Berlin. Das Beutelschüttelwerk bei der Postverladestelle am Schlesischen Bahnhof in Berlin, von Caspary, Ober-Postsekretär **6a.** 73.
— Berlin, Postalische Untergrundbahn **53.** 91.
— Briefaufzug, von Wilcke, Zivilingenieur **58.** 17.
— Briefbestellung, Benutzung von Fahrstühlen usw. bei der . . . **53.** 649.
— Briefrecht, von Dr. Gericke **3.** 844.
— Chiffrebriefe, Ausweiskarte zur Empfangnahme von . . . **35.** Jahrg. XVII 275. 302.
— Fensterbriefe im innern Verkehr und im Verkehr mit dem Auslande **53.** 53.
— Kleinbahnen, Dienstanweisung für die Betriebsbeamten der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen mit Dampfbetrieb **82.** 92. 115.
— Postanweisungen, Vertragsgegner der Postverwaltung bei der Postanweisung beim Gebrauch eines Posteinlieferungsbuchs **18.** 199.
— Postaufträge und Nachnahmesendungen, Verkürzung der Einlösungsfrist **35.** Jahrg. XVII 213. 317.
— Postgesetz, außerpostalische Beförderung von Zeitungen von Orten mit einer Postanstalt nach anderen Orten mit einer Postanstalt **18.** 1466.
— Postkarten mit verändertem Vordruck **24.** 53, **53.** 90.
— Postmuseum, ein Postpapyrus aus vorchristlicher Zeit, von Dr. Preisigke, Telegraphendirektor **6a.** 761.
— Postscheckverkehr, Eingaben von Handelskammern **35.** Jahrg. XVII 181. 227. 302.
— Postscheckverkehr, Ergebnisse des . . . im ersten Jahre **24.** 23. 73, **14.** Jahrg. V. 298, **10.** 189, **53.** 90.
— Schiffsubventionen **36.** 34, **10.** 119, **39.** Volkswirtschaftl. Chronik 832.

**Deutschland.** Unfallversicherung, Rundschreiben des Reichs-Versicherungsamts, betr. Zahlung eines Betriebsfonds an die Post **1.** 555. 598, **24.** 599, **4.** 765. 35, **53.** 670.
— Unfälle auf Bahnhöfen, Tod eines Aushelfers, Verschulden des Verletzten **53.** 16. 79.
— Weihnachts- und Neujahrs-Postverkehr **24.** 4, **53.** 14.
— Wertpaket, Postbeförderungsvertrag, Ersatz im Falle Entwendung durch einen Beamten bei der Auflieferung **57.** 42.
— Zeitungsbeilagen, außergewöhnliche . . . **6a.** 83.
— Zeitungsverkehr, Änderungen im Zeitungsverlagsgeschäft **21.** 87.
— Zustellungen, Verf. des Justizministers vom 1. II. 1910 über die von Amts wegen zu bewirkenden Zustellungen usw. **44.** 43.
— Bayern. Barfrankierung für gewöhnliche Briefpostsendungen **35.** Jahrg. XVII 275. 315, **69.** 138, **53.** 78. 103, **63.** 84, **14.** Jahrg. V 315, **84.** 48.
— — Die bayerischen Motorposten, **14.** Jahrg. V 265.
— — Verlust von Briefen **53.** 29.
— Württemberg. Automobilposten **84.** 271.
— — Postscheckverkehr, vom Postscheckamt in Stuttgart **75.** 197.

**Belgien.** Die Staats-Postsparkasse **84.** 15.

**Dänemark.** Das Automobil im Dienste der Postverwaltung **84.** 271.
— Das Postwesen von 1808—1848 **70.** 27.

**England.** Automobilposten **84.** 286.
— Rowland Hill, ein postalischer Gedenktag, von Sammüller, k. k. Oberpostkontrollor **84.** 9.

**Frankreich.** Falsche Briefmarken **62.** Nr. 1000. S. 2.
— Briefstatistik, Wirkungen der Portoherabsetzung **62.** Nr. 1002. S. 2, **24.** 52.
— Postscheck, Einführung des . . . **62.** Nr. 1001. S. 1 und 2.
— Die Staats-(Post-) Sparkasse **70.** 12, **39.** Bd. 39. S. 20.
— Unfall im Bahnpostbetriebe **88.** 10.
— Paris. Wohlfahrtseinrichtungen beim Pariser Hauptpostamt **24.** 32.

**Italien.** Schiffahrtsubventionen **36.** 116. 188, **46.** 1433, **39.** Volkswirtschaftl. Chronik 832.

**Niederlande.** Verwaltungsbericht der Postverwaltung für 1907 **70.** 8.
— Wohlfahrtsmarken zur Bekämpfung der Tuberkulose **62.** Nr. 1003. S. 2.

**Österreich.** Wien. Weihnachts-Päckereiverkehr 1909 **84.** 14.
— Wien. Posteinrichtungen und Posthäuser im alten Wien, von Eschler, k. k. Oberrechnungsrat **84.** 3. 12. 18. 26. 33. 41.

**Rumänien.** Unterstützungs- und Pensionskasse der Landpostbediensteten **84.** 276. 284.

**Ungarn.** Die Postsparkasse im Jahre 1908 **84.** 20.

**Afrika.** Kapkolonie. Zur Geschichte des Postwesens **70.** 189.

**Amerika.** Brasilien. Neues Postgesetz **84.** 37.
— Britisch-Guayana. Der Postbetrieb im Verwaltungsjahre 1907/08 **70.** 200.
— Vereinigte Staaten. New York. Untergrundbahn für den Güterverkehr **88.** 33.
— — Postwesen, Fehlbeträge nach dem Verwaltungsberichte für 1908/09 **24.** 15.
— — Schiffsubventions-Vorlage in Washington **30.** 53.
— — Verwaltungsbericht des General-Postmeisters für 1907/08 **70.** 1. 17, **62.** Nr. 1003. S. 2.

**Asien.** Ostasien über Sibirien, Beförderung von Drucksachen und Warenproben nach . . . **54.** II. Hälfte 1335.
— China. Expreßbestelldienst bei der chinesischen Reichspost **84.** 31.
— — Kursbuch, das erste amtliche . . . **53.** 17.
— — Die Post im Jahre 1908 **6a.** 1.
— — Postmarken, neue . . . **54.** II. Hälfte Shangh. Nachrichten 375.
— — Postporto, Erhöhung des . . . durch den Verkehrsminister **54.** II. Hälfte 979.
— Japan. Postanweisungen und Postsparkassen **84.** 271.
— — Rohrpost in Tokio **54.** I. Hälfte 48.
— — Schiffahrtsubventionen **46.** 1430, **54.** II. Hälfte 1237, I. Hälfte 73.
— — Seeposten auf dem Stillen Ozean **24.** 24.
— Indo-China. Der Postdienst im Jahre 1907/08 **70.** 197.
— Persien. Postwesen **84.** 7, **53.** 67.

**Australien.** Deutsch-Neuguinea. Vertrag über die Unterhaltung von Postdampfschiffverbindungen mit dem Schutzgebiete Deutsch-Neuguinea **27.** 1090.
— Neu-Seeland. Automatische Frankierungsmaschinen **84.** 7, **53.** 55.
— — Das Postwesen im Rechnungsjahre 1907 **70.** 192.

## III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme der drahtlosen Telegraphie und Telephonie [s. unter IV].)

**Allgemeines.** Akkumulatoren, neue Erfindung Edisons **53.** 79.
— Aluminium, Verwendung von . . . zu elektrischen Leitungen **59.** Jahrg. XXI 139.
— Aussichten der Telephonie und Schnelltelegraphie durch Ozeankabel, von Wagner **29.** 192.
— Automatischer Telephonbetrieb, seine Vorteile und Nachteile **85.** 627. 658.
— Deutschland-Südamerika. Kabel **76.** 625, **29.** 42.
— Durchhang, neue Methode zur Prüfung des Durchhangs von Freileitungen, von Dreisbach **29.** 1218.
— Elektrizität, vom Wesen der . . ., von Witte **29.** 1137. 1170.
— Entfernungs- und Richtungsbestimmung zwischen zwei Orten auf der Erde in der Seekabel- und Radiotechnik, von Dreisbach, Postrat **85.** 60.
— Entladungen, Wirkung elektrischer Entladungen auf das Nervensystem **85.** 46.
— Gleichstromverteilung bei dem Zwischenstellenumschalter Z B 08, von Berger, Ober-Postinspektor **6a.** 28.
— Gummi, Produktion, Handel, Preise, Rentabilität, Rück- und Ausblick, von Dr. Freyer **39.** Bd. XXXVIII 777.
— Imprägnierung, neue Imprägnierversuche nach dem Verfahren Boucheries, von Nowotny, Oberbaurat **84.** 265. 273. 281.
— Imprägnierung, Verhalten von Kiefernholz gegen Eindringen von Imprägnierungsflüssigkeiten **29.** 1255.
— Internationale Konferenz höherer technischer Beamten der staatlichen Telegraphenverwaltungen in Paris im September 1910, von Prof. Dr. Strecker, Geh. Ober-Postrat **6 a.** 25, **24.** 44, **85.** 57, **29.** 199.
— Interpunktionszeichen, Gebühr für . . . in Auslandstelegrammen **35.** Jahrg. XVII 186.
— Knallgeräusche in Fernsprechdoppelleitungen **85.** 605.
— Konservierung von Holzstangen und Schwellen **85.** 589, **88.** 1477.
— Kontrolle des Kautschukmaterials für isolierte Leitungen, von Martens **29.** 1204.
— Kupferpreise in den letzten 40 Jahren, Kupfertrust **29.** 1163. 1211, **85.** 643. 55. 84, **33 a.** 951, **30.** 18. 38.
— London-New York, Telegrammübermittlung zwischen den Börsen in . . . **24.** 65.
— Luftleer-Blitzableiter **43.** 249.
— Maß-System, Glossen zum absoluten . . ., von Prof. Herrmann **85.** 32.
— Mikrophone, Sprechversuche mit dem Egner-Holmström-Mikrophon **24.** 639. 64, **85.** 591. 31.
— Phasograph zur Untersuchung von Wechselströmen **59.** Jahrg. XXI Beil. 66.
— Die Porzellan-Doppelglocke, zum 50-jährigen Jubiläum ihrer Einführung **6 a.** 749, **85.** 16.
— Pupin-System, Fernsprech-Freileitungslinien Pupinschen Systems **29.** 20. 47.
— Reis, Erfinder des Telephons **85.** 606.
— Sömmering, Samuel Thomas von . . ., Jahrhundertfeier des ersten elektrischen Telegraphen, von Prof. Dr. Wachsmuth **59.** Jahrg. XXI 161.
— Sprechende Magnete, sprechendes Eisen, sprechender Draht, von Kosack, Bemerkungen dazu **69.** 1064.
— Telegraphenmasten aus Eisenbeton **88.** 180.
— Telegrammversicherung **84.** 278.
— Telegraphen-Statistik für 1908 **43.** 258.
— Das Telephon in Europa und Amerika **85.** 59.
— Telephonisches Sehen **24.** 639, **59.** Jahrg. XXI Beil. 49, **85.** 647.
— Telephonstatistik **59.** Jahrg. XXI 191.
— Unterseekabel, Altes und Neues aus dem Gebiete der Seekabeltechnik, von Prof. Dr. Tobler **85.** 4. 36.
— Unterseekabel, Lebensdauer der . . . **29.** 1245. 42.
— Unterseekabel, das Netz der . . . **59.** Jahrg. XXI 207.
— Unterseekabel, zum Schutze der Untersee-Telegraphenkabel gegen Beschädigungen durch den Fischereibetrieb **84.** 272.
— Vergleichende Versuche an Fernsprechleitungen, von Dr. Klein **85.** 620.
— Welt-Telegraphendenkmal **43.** 270. 24, **53.** 16, **89.** 52, **16.** 100.

**Deutschland.** Acetylen, Verwendung des . . . für optische Telegraphie in der Armee **62.** Nr. 1002 S. 3.
— Anhörung der Ferngespräche durch die Beamten **35.** Jahrg. XVII 246. 276. 318.
— Berlin. Verlegung des Haupt-Telegraphenamts **85.** 20.

**Deutschland.** Eisenbahnen, Bedingungen für fremde Starkstromleitungen auf Bahngeländen **88.** 42, **29.** 141.
— Die deutsche Elektrotechnik 1909, von Bürner **29.** 157.
— Fernsprecheinrichtungen, die einmaligen Ausgaben im Postetat für 1910 und ihre Bedeutung für den Ausbau der Fernsprecheinrichtungen **14.** Jahrg. V 237.
— Glühlampen, Signalglühlampen an den Umschalteschränken, Steuerpflichtigkeit, Verf. des Finanzministers vom 18. 1. 1910 **90.** 75.
— Haftpflicht der Telegraphenbeamten für Telegrammentstellungen **21.** 1701.
— Haftpflicht der Verwaltung für einen durch Telegraphenarbeiter verschuldeten Unfall **60.** Beil. Nr. 693.
— Hamburg. Verwendung eines Ferndruckapparats bei der Marinebehörde **36.** 92.
— Kabelverbindungen, Wert überseeischer Kabelverbindungen für Deutschlands Weltmachtstellung **57.** 54.
— Kautschuk, Kontrolle des Kautschukmaterials für isolierte Leitungen **51.** 465.
— Kleinbahnen, Kostenfreiheit von Kleinbahnunternehmern für die Verlegung von Fernsprechleitungen nach dem Telegraphenwegegesetz **14.** Jahrg. V 263.
— Körperverletzung durch das Telephon **85.** 634.
— Mittagspause im Fernsprechverkehr auf dem Lande, Eingaben von Handelskammern **35.** Jahrg. XVII 227.
— Steglitz. Die Fernsprech-Vermittlungsanstalt in Steglitz, von Getzschmann, Ober-Postpraktikant **14.** Jahrg. V 241. 255. 276. 287. 306.
— Störungen im Telegraphen- und Fernsprechverkehr, Witterungsunbilden am 17. Nov. 1909 **88.** 1448, **29.** 1151. 1176, **85.** 590, **57.** 381, **58.** 478, **85.** 632, **14.** Jahrg. V 266.
— Telegrammadresse und Namenrecht **29.** 127.
— Telegrammversicherung **85.** 664, **62.** Nr. 1004 S. 3.
— Telegraphenbaubeamte, Pauschvergütung für die . . . in Berlin **21.** 123.
— Telegraphenbauführer, Haftpflicht-Versicherung der . . . in Berlin **21.** 151.
— Telegraphie und Telephonie 1906 und 1907 **43.** 16.
— Telephongeheimnis, rechtswidrige Mitteilung von Ferngesprächen durch Telephonbeamte an Dritte, Verhandlungen im Reichstage usw. **35.** Jahrg. XVII 227, **29.** 121. 204, **24.** 44, **85.** 70.
— Unfallverhütungsvorschriften der obersten Postbehörde, Nichtanwendung der . . ., Schadenersatz **60.** Beil. Nr. 689.
— Bayern. Die automatische Telephonzentrale München-Schwabing **85.** 11. 63.
— — Automatischer Fernsprechbetrieb und die Handelswelt **29.** 146.
— — Gedenktag der bayerischen Telegraphie, Einrichtung der ersten Staats-Telegraphenleitung München-Salzburg 1849 **85.** 2.

**Bulgarien.** Telegraphie und Telephonie 1886 bis 1907 **43.** 285.

**England.** Das Staatstelephon in England, von Hellrigl, Oberpostkontrollor **84.** 42.
— Telephonbriefe **85.** 3, **24.** 24, **62.** Nr. 1002 S. 2, **14.** Jahrg. V 299, **53.** 67.
— Übertragungstation Morfa Nevin, von Lakey **85.** 650.
— Umfang der Telephoneinrichtungen **84.** 23.

**Frankreich.** Fernsprechwesen **29.** 1176, **62.** Nr. 999 S. 2.
— Telegraphengesetzgebung **43.** 252. 278. 9.

**Italien.** Telegraphie und Telephonie 1906/07 und 1907/08 **43.** 255, **85.** 660.
— Telephonzeitung in Rom **59.** Jahrg. XXI Beil. 80.

**Österreich.** Eisenbahnen, Erlaß, betr. Unzulässigkeit der Zuspannung von Privat-, Telegraphen-, Telephon- und Signalleitungen am Bahngestränge, Kreuzung von Eisenbahnleitungen durch Starkstromleitungen **85.** 47.
— Fernsprechverhältnisse, Rückständigkeit der österreichischen . . . **29.** 1176.
— Schwachstromindustrie **85.** 671.
— Telephonleitungen, öffentlichen Zwecken dienende Telephonleitungen, wenn auch nur vorübergehend hergestellt, sind »Staatstelegraphen« im Sinne des § 89 St. G. **84.** 30.
— Wegegesetz für elektrische Leitungen **14.** Jahrg. V 282.

**Rumänien.** Glückwunschtelegramme, von Rozankowskyj, Postoffizial **84.** 17.
— Telegraphie und Telephonie 1905 bis 1907 **43.** 286.

**Rußland.** St. Petersburg. Die neue Telephonzentrale **84.** 278.

**Schweiz.** Erhöhung der Telephongebühren **84.** 15, **85.** 21, **29.** 98, **14.** Jahrg. V 315.
— Telegraph und Telephon im Jahre 1907 und 1908 **85.** 598, **29.** 1176.

**Serbien.** Reorganisation des Telegraphenwesens **84.** 279.

**Spanien.** Das Telegraphen- und staatliche Telephonnetz **84.** 279, **29.** 199.

**Türkei.** Telephon in der Türkei **85.** 618. 22, **29.** 1260. 121, **14.** Jahrg. V 283, **24.** 24.

**Ungarn.** Die telegraphischen und telephonischen Einrichtungen **85.** 595. 621. 656. 14.

**Afrika.** Kamerun. Erdströme in Telegraphenleitungen **85.** 617.

**Amerika.** Brasilien. Telegraphie und Telephonie 1906 **43.** 283.
— Porto Rico. Telegraph und Telephon **84.** 5.
— Vereinigte Staaten. Telephongesellschaften, Riesentrust **84.** 279, **85.** 618. 632. 661. 23, **53.** 30, **24.** 55, **14.** Jahrg. V 311.
— — Verfahren, Telegraphenstangen vor Fäulnis zu schützen **24.** 35.
— — Wertschätzung des Telephons **84.** 23.
**Asien.** Ceylon. Telegraphie und Telephonie 1908 **43.** 20.
— China. Staatliche Fernsprecheinrichtung in Peking **24.** 25.
— Indo-China. Telegraphie und Telephonie 1907 und 1908 **43.** 267.
— Niederländisch-Indien. Telegraphie und Telephonie 1906 und 1907 **43.** 18.
**Australien.** Deutsch-Neuguinea. Guttapercha- und Kautschuk-Unternehmungen **54.** II. Hälfte 1035.

## IV. Drahtlose Telegraphie und Telephonie.

**Allgemeines.** Abhängigkeit der Funkentelegraphie von besonderen örtlichen und atmosphärischen Verhältnissen **85.** 633.
— Ärophon, ein neues drahtloses Telephon **53.** 16, **84.** 32.
— Artom, drahtlose Telegraphie System Artom **29.** 65.
— Ausnutzung der gesamten Strahlung von gekoppelten Systemen in der Radiotelegraphie **37.** Bd. III 191.
— Baretter (Indikator für elektrische Wellen) **59.** Jahrg. XXI Beil. S. 41.
— Beugung elektromagnetischer Wellen an isolierenden zylindrischen Hindernissen, von Schaefer **37.** Bd. III 183.
— Cerebotani, Taschentelegraph für drahtlose Telegraphie **53.** 6, **84.** 287.
— Drahtlose Telegraphie, Luftelektrizität und Motorluftschiffe, von Thurn **69.** 86, **84.** 27.
— Drahtlose Telegraphie und Telephonie mittels elektrischer Wellen **34.** IV. Viertelj. 504.
— Die drahtlose Telephonie **43.** 273. 3, **85.** 43.
— Störende und fördernde Einflüsse bei der Übertragung elektrischer Wellen, von Schwarzhaupt, Ingenieur **29.** 113, **85.** 76.
— Empfang elektromagnetischer Wellen in der Radiotelegraphie, von Bethenod **37.** Bd. III 302.
— Empfang kontinuierlicher elektromagnetischer Wellen in der Radiotelegraphie, von Pedersen **37.** Bd. III 283.
— Funkentelegraphenstationen, Rufliste der . . . **29.** 121.
— Die Funkentelegraphie, Vortrag des Geh. Ober-Postrats Prof. Dr. Strecker **24.** 61. **53.** 100.
— Die internationale Verbreitung der Funkentelegraphie, von Thurn, Oberpostpraktikant **29.** 188.
— Internationaler Kongreß für Radiologie und Elektrizität in Brüssel **85.** 24.
— Licht, Einfluß des Lichtes auf radiographische Übertragungen **85.** 647.
— Luftschiffahrt und drahtlose Telegraphie, Verwendung des Motorluftschiffs im Kriege, von Engel, Feuerwerks-Leutnant **59.** Jahrg. XXI 246.
— Messung des Leitvermögens von Elektrolyten bei raschen Schwingungen, von Geitler **37.** Bd. III 294.
— St. Petersburg-Wladiwostok, Einrichtung drahtloser Telegraphie zwischen . . . **54.** II. Hälfte 1284.
— Poulsenscher Lichtbogen, Stabilitätsbedingungen des . . . **37.** Bd. III 189.
— Presse, die drahtlose Telegraphie im Dienste der Presse **84.** 278.
— Radiographie im Weltverkehr **85.** 19.
— Schiffahrt, Die drahtlose Telegraphie im navigatorischen Betriebe der Seeschiffahrt, Vortrag von Ulderup **36.** 1227.
— Schiffe, Die drahtlose Fernsteuerung von Schiffen, von Dr. Gradenwitz **69.** 1054, **59.** Jahrg. XXI. 235.
— Schiffsunfälle und Funkentelegraphie **24.** 598, **36.** 86, **85.** 45. 69, **53.** 79, **29.** 200.
— Schwankungen der Frequenz und Intensität der Lichtbogenschwingungen, von Vollmer **37.** Bd. III. 117. 213.
— Telefunken, internationale Verbreitung des Telefunkensystems **14.** Jahrg. V 262.
— Untersuchungen über den Lichtbogen in Schwefelkohlenstoffdampf, von Szivessy **37.** Bd. III 250.
— Verfahren und Einrichtungen zur Erzeugung elektrischer Schwingungen **37.** Bd. III 198.
— Verfahren und Sender für drahtlose Telephonie **37.** Bd. III 201.

**Allgemeines.** Vergleich zwischen induktiver und direkter Schaltung bei radiotelegraphischen Stationen, von Bethenod **37.** Bd. III 297.
— Wellenanzeiger, über den neuen magnetischen Wellenanzeiger, von Rossi **29.** 1173.
— Elektrischer Wellenfernschalter **37.** Bd III 193.
— Wetter-Funkentelegramme vom Nordatlantischen Ozean, **85.** 607. 19, **29.** 1221, **59.** Jahrg. XXI 206, **14.** Jahrg. V 315.
— Zeitsignaldienst, Die Funkentelegraphie im . . ., von Thurn, Ober-Postpraktikant **84.** 266. 15.
— Zusammenlegbare Masten als Antennenträger für drahtlose Telegraphie **37.** Bd. III 203.
**Deutschland.** Berlin, Tempelhofer Feld - Straßburg - Metz, Versuche mit drahtloser Telegraphie **85.** 69, **29.** 200.
— Betrieb von Telegraphenanlagen auf ausländischen Handelschiffen in deutschen Hoheits-Gewässern **36.** 9, **85.** 18, **29.** 67.
— Eberswalde. Großstation für drahtlose Telegraphie und Telephonie, 5000 km Reichweite **69.** 1040, **84.** 287, **59.** Jahrg. XXI Beil. 58, **53.** 76.
— Segelschiffe mit drahtloser Telegraphie **85.** 70.
— Telegraphengeheimnis und drahtlose Telegraphie **29.** 177.
— Versuche mit drahtloser Telegraphie (Telefunken) zwischen Deutschland und den Kolonien **36.** 116, **85.** 60, **45.** Nr. 12 S. 4.
— Verwertung der drahtlosen Telegraphie auf Schiffen **36.** 172. 190
**England.** Drahtlose Telegraphie **24.** 635.
— Marconi, Geltungsdauer des Marconi-Patents **29.** 1245.
**Frankreich.** Eiffelturm, Die Radiostation . . . **85.** 10, **62.** Nr. 1002 S. 3, **14.** Jahr. V 299, **46.** 260.
— Die Funkentelegraphie beim Feldheer und bei der Marine, von Thurn, Ober-Postpraktikant **48.** 400.
**Österreich.** Verordnung des Handelsministeriums über Funkentelegraphenanlagen **85.** 70, **29.** 200.
**Rußland.** Radiographie **85.** 46, **29.** 178.
**Serbien-Montenegro.** Verbindung durch Radiographie **85.** 3. 70.
**Spanien.** Drahtlose Telegraphie, Einrichtung von Funkenstationen **29.** 1245.
**Türkei.** Radiographie in der Türkei **85.** 70.
**Afrika.** Errichtung von Stationen für drahtlose Telegraphie **29.** 1245, **84.** 15.
**Asien.** China. Radiographie. Station in Schanghai **85.** 632.
— Japan. Funkentelegraphieversuche **46.** 132, **85.** 46, **29.** 178.
**Australien.** Radiotelegraphische Verbindungen zwischen Australien, Neu-Seeland und den Inselgruppen im Stillen Ozean **84.** 7, **53.** 42, **24.** 35.
— Deutsches Südsee-Gebiet. Wichtige Verkehrsfragen im deutschen Südsee-Gebiete, Verbindung durch drahtlose Telegraphie, von Solff, Ingenieur **33a.** 41, **29.** 42.

---

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**Nr. 9.** **BERLIN, MAI.** **1910.**



## Elektrische Briefsammelwagen in Hamburg.

Von Klein, Ober-Postpraktikant in Hamburg.

Im Jahre 1905 wurden in Hamburg dem in der Mitte der Stadt gelegenen Postamt 1 die Briefkastenleerung in den Bezirken benachbarter Stadtpostämter und die Bearbeitung der eingesammelten Briefsendungen zugeteilt. Bei dem Versuche, diese Maßregel auf die Bezirke entfernterer Stadtpostämter auszudehnen, ergab sich indes die Schwierigkeit, daß die Kastenleerer sehr weite Wege zurückzulegen hatten, die trotz der Benutzung von Fahrrädern lange Zeit beanspruchten. Zur Vermeidung dieser Unzuträglichkeiten wurde die Einrichtung vom Postamt 1 ausgehender Briefsammelfahrten (Rundfahrten) mittels Fuhrwerks in Aussicht genommen. Hierbei konnten die Kastenleerer der entfernteren Stadtpostämter die gefüllten Briefsammeltaschen entweder vor den Posthäusern oder an bestimmten Treffpunkten an die vorbeifahrenden Briefsammelwagen abliefern sowie leere Taschen entgegennehmen. Die mit Genehmigung des Reichs-Postamts am 1. April 1906 eingerichteten Briefsammelfahrten, zu deren Ausführung zweirädrige offene und an der Rückseite mit einem Sitze für den begleitenden Unterbeamten versehene Wagen benutzt wurden, bewährten sich gut. Die Briefabfertigungstellen der in Betracht kommenden Stadtpostämter wurden erheblich entlastet, da sie nur noch Einschreibkartenschlüsse zu fertigen hatten. Die Leerungszeiten der Briefkasten konnten — zum Vorteil des Publikums — nicht unbeträchtlich später gelegt werden.

Da anzunehmen war, daß bei Verwendung von Kraftwagen bei den Briefsammelfahrten eine weitere Verkürzung der Schlußzeiten erreicht werden könne, wurde eine Kraftwagenfabrik ersucht, einen geeigneten elektrischen

Wagen probeweise zur Verfügung zu stellen. Die Firma erklärte sich hierzu bereit und übernahm vertraglich für die zunächst auf sechs Monate festgesetzte Probezeit die vollständige Unterhaltung, Reinigung, Beleuchtung und Unterstellung eines Wagens sowie das Laden und Auswechseln der Batterien, ferner die unentgeltliche Ausbildung der von der Postverwaltung zu stellenden Wagenführer. Auch verpflichtete sie sich, während der Dauer der Probezeit einen zweiten Wagen derselben Art als Ersatzwagen zur Verfügung zu stellen. Als Vergütung für diese Leistungen wurde ihr der gleiche Satz, den der Posthalter damals für einspännige Stadtpost-Hin- und Rückfahrten erhielt, für jede vom Postamt 1 ausgehende und dahin zurückführende Briefsammelfahrt bewilligt. Der Bau der beiden Wagen wurde daraufhin im Mai 1907 begonnen und so beschleunigt, daß der eine Wagen am 1. August, der Ersatzwagen am 8. August in Benutzung genommen werden konnte. Die erforderliche Anzahl von Postboten war rechtzeitig vom Vertreter der Firma als Kraftwagenführer ausgebildet und nach polizeilicher Prüfung als solche zugelassen worden.

Die Abbildungen auf S. 215 stellen einen elektrischen Briefsammelwagen von der rechten Seite und von hinten gesehen dar. Seine elektrische Ausrüstung besteht aus einer Sammlerbatterie von 90 Amperestunden Kapazität, zwei Elektromotoren von 2,5 Pferdekräften zum Antriebe durch einfache Zahnradübersetzung der Hinterräder, einem Stromschalter, einem Amperemeter und den erforderlichen Leitungen. Die Batterie hängt am Stahlrahmen zwischen den beiden Achsen und ist — nach seitlichem Aufklappen des Wagenkastens nebst Führersitz — von oben zugänglich; nach Entfernung des Kastens und Sitzes kann sie herausgehoben werden. Sie leistet bei fünfstündiger Entladung 34 Wattstunden auf das Kilogramm Zellengewicht einschließlich Säure; ihre Nutzleistung beträgt 80 v. H. Die nur je 36 kg schweren Elektromotoren haben ebenfalls einen Wirkungsgrad von 80 v. H. bei voller Belastung. Die Geschwindigkeitsabstufung wird durch einen Schalter bewirkt, der bei jeder Umschaltung den Strom an vierzehn Stellen zugleich unterbricht, wodurch ein Verbrennen der Kontakte verhütet wird.

Der Wagenkasten aus Holz hat eine Höhe von 0,98 m, eine Tiefe von 1,25 m und eine Breite von 0,80 m. Der obere Teil seiner rechten Seite bildet eine nach oben aufklappbare Tür, seine Decke ist mit einer 130 mm hohen Galerie versehen. Unter dem gepolsterten Führersitze befindet sich ein verschließbares Wertgelaß, das zur Aufnahme der Einschreibbeutel dient. Die mit Holzspeichen versehenen Räder haben Vollgummibereifung von 650 × 65 mm, beide Hinterräder sind mit Doppelreifen als Gleitschutz versehen. Die Spurweite ist 1,0 m, der Radstand 1,5 m groß. Die Regelgeschwindigkeit des Wagens beträgt 15 km in der Stunde; seine Geschwindigkeit kann vorübergehend — z. B. zum Überholen anderer Fahrzeuge — bis zu 20 km gesteigert werden. Eine Fußbremse und eine Handbremse ermöglichen ein schnelles Halten des Wagens. Seine Nutzlast beträgt 200 kg.

Der Fahrplan für die 10,6 km langen Briefsammelfahrten wurde so festgesetzt, daß an Werktagen ein Wagen vormittags vier, der andere nachmittags ebenfalls vier und der erste abends wieder drei Rundfahrten auszuführen hatte, und daß in dieser Reihenfolge täglich gewechselt wurde. An Sonntagen hatte ein Wagen vormittags und abends je zwei Rundfahrten zu erledigen. Die Gesamtleistung betrug einschließlich der Leerfahrten von und nach dem Unterstellungsraume der Firma werktäglich 129,5, sonntäglich usw. 46,7 km. Die Skizze auf S. 216 zeigt den bei den Briefsammelfahrten zurückzulegenden Weg und die Lage der Postämter, aus deren Bezirken die eingesammelten Briefsendungen den Wagen zugeführt werden.

## Skizze zu kleinen elektrischen Briefsammelwagen.

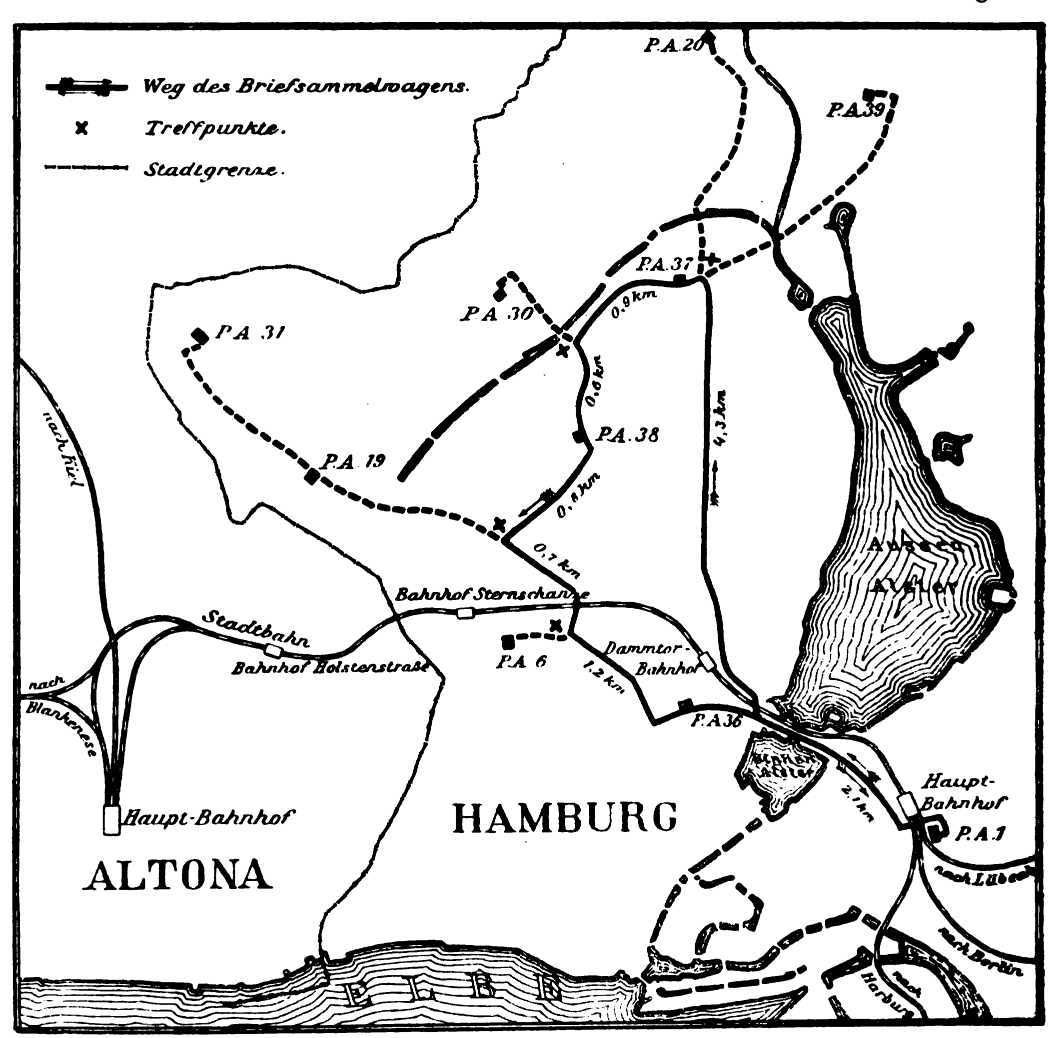
Rückansicht.

a Schloß der Klappe.
b–c 2 Schubriegel.
d 3 Scharniere.
e Lederbez. Kette m. Haken.
f Schutzbrett a. d. r. Seite.





Nachdem die beiden Kraftwagen während der — im Einvernehmen mit der Firma bis Ende März 1908 ausgedehnten — Probezeit sich sowohl hinsichtlich ihrer Bauart als auch hinsichtlich ihrer Betriebsicherheit vollständig bewährt hatten, sind sie mit Genehmigung des Reichs-Postamts am 1. April 1908 in das Eigentum der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung übergegangen. Vom gleichen Zeitpunkt ab hat die Firma auf die Dauer von fünf Jahren die Unterstellung, Reinigung und gesamte Unterhaltung der Wagen nebst Ersatzbatterie sowie das Laden der Batterien einschließlich der Lieferung




des elektrischen Stromes gegen angemessene Vergütung vertraglich übernommen. Die Unterhaltung der Wagen umfaßt auch die Beseitigung zufälliger Beschädigungen, soweit solche bei der Beförderung von Kraftwagen häufiger vorkommen und daher vorausgesehen werden können. Dagegen hat die Unternehmerin die Kosten für die durch höhere Gewalt und durch Mutwillen oder Fahrlässigkeit des Postpersonals verursachten Beschädigungen nicht zu tragen. Während die Wagen sich im Unterstellungsraume der Firma befinden, haftet diese für jeden ihnen zustoßenden Schaden, auch für Feuerschaden. Wenn der

Fahrplan ausnahmsweise mit den beiden reichseigenen Wagen nicht innegehalten werden kann, muß ein Ersatzwagen ohne besondere Vergütung gestellt werden. Zur Berechnung der an die Firma in monatlichen Beträgen zu zahlenden Vergütung ist jeder Wagen mit einem Kilometerzähler ausgerüstet, dessen Stand fortlaufend geprüft wird.

Die Fahrten mit den elektrischen Briefsammelwagen sind nun bereits seit mehr als zwei Jahren zufriedenstellend ausgeführt worden; auch während der Wintermonate, bei zeitweise sehr ungünstigem Zustande der Straßen, haben die Fahrzeuge sich gut bewährt. Unfälle sind nicht, Störungen nur in geringer Anzahl vorgekommen. Die Beschleunigung der Fahrten gegenüber den Fahrten mittels Fuhrwerks, zu denen schon besonders schnelle und ausdauernde Pferde verwendet worden waren, beträgt rund 20 Minuten. Auch das finanzielle Ergebnis ist erfreulich, da gegenüber den Kosten, die der Fuhrbetrieb erfordern würde, eine nicht unerhebliche Ersparnis erzielt wird.

---

## Aufnahme und Anstellung des Personals der ehemaligen kaiserlichen (Taxisschen) Reichspost in Bayern (1665 bis 1808).*)

Von R. Kamm, Postsekretär in Bamberg.

Die Greuel des Dreißigjährigen Krieges sowie die Langsamkeit und Unsicherheit der Nachrichtenbeförderung verlangten immer dringender die Einführung eines geordneten Botenwesens in Bayern. Schon Kurfürst Maximilian (1623 bis 1651) hatte die Absicht, ein eigenes Postwesen zu errichten, wie solches die Regenten von Brandenburg, Braunschweig usw. trotz kaiserlicher Edikte besaßen. Doch führte er seine Absicht nicht aus. 1665 hielten alsdann die Taxisschen Posten in Bayern ihren Einzug. Durch kurfürstliches Dekret vom 3. Oktober 1664 wurde nämlich der Taxissche Postmeister Oexle in Regensburg nach München berufen, »daß er von hier aus die Posten nacher Innsprugg, Augsburg und Regensburg vermög gewisser Spezifikation der Nottdurft nach mit Leuthen und Pferden ohne Ihrer chf. Durchlaucht entgelt bestellen lassen wolle usw. und besagter Oexle absonderlich noch dazu dero Raht und Rechnungs Commissarius anstatt des Heuls gnädigst an und aufgenohmen«.**)

*) Dem Herrn Ministerialrat Schwarz, dem k. Verkehrsministerium und k. Kreisarchiv München sei für Vermittlung und Überlassung der Archivalien der beste Dank ausgesprochen. Der Verfasser.

**) Ein mehrmals (15. Oktober 1665, 30. Oktober 1665, 23. Oktober 1666) an die kurbayerischen Regierungen ergangener »Bevelch« teilt mit, daß »wir (der Kurfürst) unserm Raht und geheimen Rahts-Expeditor Hans Jakoben Oechsle als welchem wir die Bestellung des Reichspostwesens in unseren Landen gnädigst überlassen« usw.

Ferner sagt ein weiteres Dekret, daß »man 1664/65 den Postmeister Johann Jakob Oechsle von Regensburg nach München gezogen, ihn zum Rechnungs Commissario, nachgehends aber zum geheimben Canzley Secretario gemacht und verpflichtet, damits vor der Welt einen Schein hat« usw.

Die Dekrete für Postmeister usw. wurden auch bis zur Flucht des Kurfürsten Max Emanuel (1705) von der Hofkammer ausgefertigt.



Demgemäß traten 1665 auf genannten Linien vorerst reitende Posten ins Leben. Zu diesem Zwecke wurden je nach ihrem Geschäftsumfang und der Personalbesetzung verschiedene Poststellen errichtet:

a) ein Ober-Postamt in München (zugleich Ortspostamt);
b) Provinzialpostämter und Verwaltungen an größeren Orten mit eigenem Abfertigungspersonal;
c) Postämter an kleinen Orten — meist vereinigt mit der Posthalterei —, etwa unsere heutigen Postämter III. Klasse und Postagenturen.

Ober-Postämter waren die Kreis-Poststellen; solche bestanden zu jener Zeit noch in Augsburg, Nürnberg, Regensburg und Würzburg, wenngleich sie anfangs auch nur den Namen Postämter trugen; diese Bezirke gehörten zur Zeit der Taxisschen Postausübung noch nicht zu Bayern.

Da anfangs der gesamte Postdienst sich durch Reit- und Fußboten und nur auf den Hauptverkehrslinien abwickelte — erst allmählich trat die Beförderung von Reisenden und Päckereien durch die fahrende Post hinzu —, so war der Geschäftsumfang sowie die Beamtenzahl noch gering. Das Personal des neu eingerichteten Postamts München bestand aus einem Postmeister und einem Schreiber, gegen Ende des siebzehnten Jahrhunderts trat noch ein Schreiber hinzu.

Es ist in diesem Aufsatze nicht möglich, die Verhältnisse der einzelnen Beamtenklassen genau zu schildern; es sollen hier mit Rücksicht auf den beschränkten Raum nur die allgemeinen Grundsätze dargestellt werden, nach denen das Taxissche Personal Aufnahme und Beförderung fand.

Da die Taxisschen Posten unter Einwilligung des Kurfürsten Ferdinand Maria auf Bayern ausgedehnt wurden, war es begreiflich, daß der Landesherr in Personalsachen mitzubestimmen hatte. »Damit alles in guter Ordnung subsistire, nachdem ihm (dem Kurfürsten) daran gelegen seye, daß jemand das Postamt administrire, dem ich (der Kurfürst) mit meiner Cantzley-Expedition vertrauen könne.« Wohl wäre nach den verschiedenen kaiserlichen Verordnungen die Taxissche Verwaltung zur Entscheidung in Personalfragen selbständig befugt gewesen, vorausgesetzt, daß »eingeborene Landeskinder« verwendet wurden; sie nahm indes klugerweise stets Rücksicht auf die Wünsche des Landesherrn, um alle Streitigkeiten, die die Ausübung der Postgerechtsame gefährden könnten, zu vermeiden.

Bayerns Regenten machten auch tatsächlich von dem Rechte der Einmischung Gebrauch, wie ein auf Bitten der Taxisschen Verwaltung am 21. Juny 1678 von Kurfürst Ferdinand Maria erlassenes Dekret beweist, wonach dem Münchener Postmeister Oexle erlaubt wurde, »mit Ihrem Consens (des Kurfürsten) das ihm angetragene Reichspostmeister Ambt in Nürnberg anzutretten mit Bitt Ihne deswegen der Churfürstl. Dienst und Pflicht (als geheimer Cantzley Expeditor) in Gnaden zu begeben, und so lange es Ihro Churf. Durchl. also geföhlig zu unterhalten und an dessen Stelle den Warmund Aichorn die Bestell- und Abgebung der Brieff und Abfertigung der Posten zu übernemmen« usw.

Als um 1685 Kurfürst Max Emanuel eigene Posten errichtete, ernannte er trotz des Widerspruchs der Taxisschen Verwaltung und entgegen den kaiserlichen Edikten selbst einen General-Postmeister (Frhrn v. Heimhausen)*)

*) Durch Signat vom 21. August 1692 übergab Kurfürst Max Emanuel das »Obrist-Postmeisteramt für sich und dessen eheliche männliche Descendenz sowohl in beede Bayern als in der Oberpfalz mit allen deren zugehörigen Iuribus und praerogatives, nichts davon ausgenommen, dem geheimen Rahts-, Cammer- und Hofrahts-Vice Praesidenten Franz Ferdinand Herrn von und zu Heimbhausen«.



und das benötigte Personal, ja er nahm sogar 1701 auch das Taxissche Personal in Pflicht.

Infolge des für den Kurfürsten unglücklichen Ausganges des spanischen Erbfolgekriegs und seiner Flucht übernahm das Haus Taxis in Bayern das Postwesen wieder, und von jetzt ab bestellte — auch nach der Rückkehr Max Emanuels — der »kaiserliche Reichsgeneralpostmeister« (Taxis) das Postpersonal in Bayern, wogegen es vom Landesherrn zu »confirmiren« sei.

Dieser Grundsatz erfuhr durch mehrere Konventionen (u. a. 1743, 1794) die Abänderung, daß Taxis das Personal bestelle, dieses aber vor dem Landesherrn oder dessen Behörde den Eid ablege.

Auf Grund der Konventionen sollten nur »eingebohrene Landeskinder« verwendet werden; aus weiter unten angegebenen Gründen wurde diese Bestimmung manchmal umgangen, doch ist auch zu beachten, daß bayerische Beamte ebenso auch außerhalb Bayerns (z. B. in Basel, Coblenz, Brüssel) Verwendung fanden.

Bei der Aufnahme in den Taxisschen Postdienst hatten die Bewerber keine Prüfung abzulegen. Das Vorhandensein der Eigenschaften, die von dem Bewerber eine ersprießliche Dienstleistung erhoffen ließen, mußte durch Zeugnisse oder Empfehlungen maßgebender Persönlichkeiten nachgewiesen werden, bevor er zur Dienstleistung zugelassen wurde; förmliche Aufnahmebestimmungen bestanden nicht. Bei dem großen Vertrauen, das die Post zu allen Zeiten genoß, war ein untadelhafter Charakter Hauptbedingung. Später trat auch die Fähigkeit des Bewerbers zur Sicherheitsleistung hinzu doch war diese von untergeordneter Bedeutung; von einem Offizialen wurden im achtzehnten Jahrhundert 500 Gulden Amtsbürgschaft verlangt, die er durch Gehaltsabzüge ansammeln oder durch dritte Personen stellen lassen konnte; in besonderen Fällen konnte auch von der Sicherheitsleistung überhaupt abgesehen werden.

Infolge des internationalen Charakters des Taxisschen Postwesens, und da dessen Personal oftmals gesandtschaftliche Aufträge auszuführen, bei Reisen höchster Herrschaften als Reisebegleiter Dienst zu tun und den Landesherrn Nachrichtendienste zu leisten hatte (»gute Zeitung geben«), wurde von den höheren Beamten Kenntnis fremder Sprachen verlangt; dem unteren Personale gereichte sie zu besonderer Empfehlung.

Dermaßen befähigtes Personal war aber in früherer Zeit nicht leicht zu bekommen, weshalb auch auswärtiges Personal herangezogen werden mußte. Die Taxissche Verwaltung scheute indes keine Kosten, um brauchbaren Beamten und selbst Beamtenanwärtern das Sprachstudium zu erleichtern oder zu ermöglichen. Geeigneten Bewerbern wurde nicht selten die gewünschte Stelle offen gehalten, wobei der Bewerber die Hälfte der Stelleneinkünfte als Unterhaltsbeitrag bezog, die andere Hälfte aber dem einstweiligen Verwalter der Stelle zugewiesen wurde.

Mit welchem Nachdruck aber auch das Publikum von den Postbeamten Sprachenkenntnis verlangte, ist ersichtlich aus der Beschwerdeschrift des bayerischen Gesandten Grafen Lerchenfeld gegen Taxis von 1784, weil dieser in den Hauptstädten sogar Personal verwendete, das fremder Sprachen nicht mächtig sei, so daß dieses oft bei den Kaufleuten sich Rats erhole, also die Kaufleute manchmal mehr wüßten als die Beamten.

Bei Stellenbesetzungen fand auch die Abstammung des Bewerbers weitgehende Berücksichtigung. Verdienstvolle, zumal höhere Post- oder andere Taxissche Beamte hatten die Gewißheit, daß ihre Söhne bei vorhandener Befähigung in besseren »Bedienstungen« Unterkunft fanden, wenn nicht gar des Vaters Stelle erben konnten. Es strebten also meist die Beamten da-

nach, ihren Söhnen eine »Exspectanz« auf die eigene Stelle von dem Reichs-Generalpostmeister zu erwirken. Ein solcher bevorzugter Sohn ging nach vollendeten Studien noch einige Zeit ins Ausland, um sich Kenntnisse in fremden Sprachen zu erwerben, oder nahm bei Staatsbehörden Beschäftigung, wozu oft Taxis Unterhaltsbeiträge leistete; später ward dann der Bewerber dem Vater »adjungirt«, wobei ihm Gelegenheit gegeben wurde, sich in allen Teilen des Dienstes auszubilden.

Nicht zu verwundern ist daher, wenn diese Exspectanz- und Stellenhascherei mitunter in einer wenig ehrenhaften Weise betrieben wurde und manche minderwertigen Kräfte sich auf diese Art in den Postdienst einschlichen. Die geringfügigsten Anlässe benutzte man, um daraus Nutzen zu ziehen, z. B. bittet 1736 wiederholt Ferd. von Fürstenberg, die Freiin von Sickenhausen zu begünstigen, und fügt bei, »daß er die hohe Ehre gehabt Ew. lbd. liebsten Herrn Sohn Prinz Christian bei sich ob zwar nur auf einen Augenblickh zu bedienen, welches mir wohl die größte Consolitation gewesen aber von Herzen bedaure, daß ich derohalben nicht besser und länger meine Schuldigkeit habe abstatten können«.

Manchmal traten für derartige Bewerber weltliche oder geistliche Würdenträger ein, die durch gleiche Wohldienerei gewonnen waren, denen aber die Verwaltung nicht wohl entgegentreten konnte.

Endlich kam es auch vor, daß der Inhaber einer Bedienstung oder einer Exspectanz gegen einmalige oder fortlaufende Abfindung einer anderen Person die Stelle oder die Exspectanz überlassen wollte. Soweit aus den Akten zu ersehen, ging die Verwaltung auf derartige Gesuche nicht ein.

Einen Fall dieser Art zeigt nachstehendes Gesuch des Postoffizials und geheimen Registrators Schmidt in München um Verleihung des Ober-Postamts München.

Ihro Excellenz
hochwohlgeborener Freiherr, gnädig
und hochgebietender Herr, Herr.

Euer Excellenz ist gnädig bekannt, daß der Herr Aicher in eine solche Unpäßlichkeit gefahlen, die Ihme etwan nit mehr in die restitution setzen dörfte. Wan ich nun auf einen anbegebenten Fahl umb ein Postambt zu welchem ehevor alle guette erfahrenheit und scienz erworben mir zu vigiliren gedacht bin, und dahero khein Zweifel ist, daß da Seine ch. durchl. mich bei Herrn G-ral Postmeister fürstl. Gnaden für anständig vorschlagen sollte aus habenten Motiven so selbigem nit gelangen würdt. Die Expedition hingegen aber, wie Euer Excellenz gnädig wüssendt fahlet, der geheimben Canzley Ordnung nach auf Hl. Großhauser, die derselbe aber seiner Leibs Constitution nach soviell nit desiderirt, sondern diese gegen Verraichung jährlicher 50 fl mir überlassen will, worzu ich mich einverstehe, demnach dan, weill diesen Augenblickh vernimb, daß Euer Excellenz an S. chf. Durchl. nach Liechenberg sich erhoben und erfange mich durch diese in eill abgeschickhente Zeillen an Euer Excellenz die unterthänige bitt dahin zu stehlen bei hochgedacht Sr. churf. Durchl. die praecautions mittler gestalten die nötige memorialia hierüber an höchstes Orth abzufassen, dermahl noch für zu früehe angesehen sich nit eintriegen möge, dieser gnad verhoffe durch meine in die 25 Jahr her laistente gethreu- und fleissige Dienste unter welchen mit geringer Besoldung bishero mich immer betragen, ohne daß ich iemahl Sr. churf. Dl. um das mindeste überloffen mich



wohl verdienstlich gemacht zu haben, wo ander seiths höchst gedacht dieselbe, wegen meines Vaters sel. in die m 10 f. habente und immer empfindlich eintrettenter Forderungen mir zu helffen schuldig seindt, Eur Excellenz thuen Meine ehevorig noch unersezte große Obliegenheit vergessen und ich würdt die reale Dankhbarkeit mit unterthäniger devotion zu ersetzen mich lebenslenglich befleißen mithin alles in dero protection und Gnad yberlassendt und anbey mit gehorsamber bitt mein liderliches schreiben bei dieser eill nit ybl zu deithen, mich unterthenig empfehlchendt.

München, den 17. May 1725.

Eur Excellenz meines gnädig
und hochgebietenden Herrn Herrn
Unterthenig-gehorsambster

And. Schmidt.

Die Übertragung eines Amtes oder einer Bedienstung erfolgte durch eine hübsch mit verzierten Buchstaben auf Pergament geschriebene »Bestallungsurkunde«; hierin wurden dem Beamten Anhänglichkeit und Treue gegen den Lehensträger, sorgsame Spedierung der Sendungen des Landesherrn, Einhaltung der »Taxa«, Beobachtung der Postordnung, unversehrte Abspedierung der Briefe usw. zur Pflicht gemacht.

Die Ernennung erfolgte ohne zeitliche Beschränkung in der Regel »ad dies vitae«; falls der Beamte sich wohl verhielt und veränderte Kursverhältnisse nicht eine Verlegung des Amtes erheischten, saß auch das niedere Personal fest auf seiner Stelle; bei Versetzung gewährte Taxis für Person und Effekten Taxfreiheit auf den Postwagen.

Die Anweisung des Gehalts geschah teils durch besonderes Dekret, teils galt »nach alter Observanz« der einmal angewiesene Bezug auch für den Dienstnachfolger.

Freiheiten und Immunitäten erbat sich zu Anfang des Taxis-bayerischen Postbetriebs der Beamte selbst; die Genehmigung erfolgte durch landesherrliches oder behördliches Dekret. Nachdem sich die Posten eingebürgert hatten, entfielen die Förmlichkeiten und der ernannte Beamte trat stillschweigend in diese Rechte.

Sofort nach Übertragung einer Bedienstung hatte das beteiligte Personal den Diensteid zu leisten.*)

*) Revers formul (Convention v. J. 1784) für die k. Postmeister, Posthalter und Postoffizianten. »Demnach das k. Reichs Erb Post Generalat sich gefallen lassen mir . . . die Administration des Reichspostamts zu . . . zu conferiren als gelobe und verspreche ich, daß Sr. churf. Durchlaucht zu Pfalz Bayern meines gnädigsten Kurfürsten und Herrn und dero hohen Ministres beim Postamt aufgebende sowohl als einlaufende Brief mit aller Treu und möglichstem Fleiß besorgen, selbige nicht erbrechen oder zurückhalten und unterschlagen oder daß hierunter von den Meinigen einige wird Eyd Treu und Glauben eines ehrlichen k. Postmeisters Posthalters oder Postoffizianten laufende Ungebühr practicirt werden verstatten auch sonsten alle anderen Brieff, wem selbe auch immer gehören, oder von welchem sie geschrieben sein mögen nach ihrer Adresse treu und fleißig bestellen auch hierauf besonders nach meinem dem k. Erb General Reichspostambt abgelegten Pflichten Achtung geben, sofort alles übrige tun und lassen solle und wolle was einem getreuen und redlichen k. resp. Postmeistern Posthaltern und Postoffizianten zu thun und zu lassen obliegt. Sonder arglist und gefärde.«

Hierüber bestimmte der Artikel 12 der Konvention vom 31. Oktober 1743,

> »daß alle in unseren Landen aufgestellten Postmeister, Postverwalter, Posthalter, Postoffizianten ohne Ausnahme (denen jedoch ihre Bedienungen als lang sie sich wohl verhalten ad dies vitae zu belassen) dem kaiserlichen Generalpostamt der Gestalt heimgewiesen sein und bleiben, daß damit wir der richtigen Beförderung unserer Briefe etc. desto zuverlässiger gesichert seyn, die in unseren etc. befindlichen Postmeister, Posthalter mit übrigen Postofficianten nach dem sub Nr. 4 angehefteten Revers formulari dem kaiserl. General-Erb-Postamt die Eydespflichten ablegen und hienach daß solches würklich geschehen mittelst Beibringung eines Instrumenti Notarialis bey unseren resp. Chur- und fürstl. Regierungen dairen, anbenebenst vor dem Reichs-General-Erb-Postamt bei Erledigung deren Postmeister - Posthalter und übrigen Postofficiantenstellen in unseren Landen vor allen anderen auf eingebohrene und ansässige unser Landsunterthanen reflectirt werden sollen«.

Entsprechend dem Geschäftsumfange des Amtes war auch die Art des Personals und seine Heranbildung.

Den Ober-Postämtern, Verwaltungen und Postämtern in großen Städten wurde meist durch Besuch höherer Schulen (Universitäten) vorgebildetes Personal zugewiesen (s. S. 219). Der Bewerber um ein solches Amt begann seine Laufbahn in der Regel als Postschreiber am Ober-Postamte, wo er in allen Zweigen des Postdienstes sich unterrichten konnte; als »Praktikant« leistete er einem älteren oder überlasteten Offizialen Beihilfe oder vertrat einen solchen in Krankheitsfällen und bei Abordnung zu anderen Geschäften, begleitete auch wohl einen »Commissarius« bei der Inspektion und rückte dann bei vollständiger Verwendbarkeit zum »Supernumerarius« mit einem Unterhaltsbeitrage vor. Je nach Verwendbarkeit erfolgte die Anstellung als Offiziant oder Offizial bei der Brief- oder der fahrenden Post; nicht verwendbare Bewerber wurden ausgeschieden (selbst wenn sie schon als Offizial bestellt gewesen waren, z. B. Offizial H. in Nürnberg 1781, der den Wert der verschiedenen Währungen nicht erfaßte).

Oft trat auch der Fall ein, daß — besonders bei den äußeren Postverwaltungen — sich der Vater den Sohn »adjungiren« ließ, ihn auf diese Weise in den Dienst einführte und zu seinem Nachfolger heranbildete.*)

Bestimmte Anstellungs- und Vorrückungsregeln bestanden nicht.

Aus den noch vorhandenen Akten läßt sich ersehen, daß die Reichs-Generalpostmeister von Fall zu Fall die Entscheidung trafen.

Nachteilig für die Vorrückungsmöglichkeit war das Exspectanzwesen sowie das Bestreben weltlicher und geistlicher Würdenträger, ihre Günstlinge in bevorzugten Stellen zu versorgen. Diese Günstlinge hielten sich oft einen Postverwalter, der gegen geringes Entgelt das Postamt verwaltete, während

*) Postmeister Fr. G. Heisdorf in Bamberg bittet, »nachdem Taxis 1741 und 1755 ihm jedesmal per Decretam versichert, daß er seine zwei Söhne in höchst dero Diensten nehme, seinen älteren Sohn ihm im Dienste in Bamberg zu adjungiren. Der Junge war nach seine absolvirten Studio juridico und genommener Reichshofrats praxi in Wien und Wetzlar geübt und möchte sich Durchlaucht Dienst widmen.

Da er mit Gottes Hülf seine Studien vollendet und weil er in ein und andern mit mir auf Commissionen gewesen kann er das Postwesen ersprießlich versehen«. — Der Sohn wurde dem Vater adjungiert und folgte diesem 1762 als Vorstand des Postamts zu Bamberg.



sie durch Gunst oder auch wirkliche Verdienste das Amt erhielten, die Bezüge in Empfang nahmen, aber keine Arbeit leisteten.*)

Bei der Besetzung der kleinen und kleinsten Postämter (etwa unseren heutigen Postämter III. Klasse und Agenturen entsprechend) war Taxis auf die Ortsangesessenen angewiesen; dies kennzeichnet trefflich ein Bericht des kurfürstlichen Kanzlers zu Amberg (Oberpfalz) vom 28. Mai 1698; er nennt diese Bediensteten »Beypostmeister« und sagt:

> »von weme dieweils Orthuffgestöhlte Posten de facto vorstehen und dann die Posthalter salairirt werden, so ist mir dießhalber selbsten bewußt, daß thails Euer chf. Durchlaucht unterbeambte sich hierumben bis hero selbsten beworben und die Charica uff sich genommen haben, die übrige aber nur gemaine und Ordinario, oder Würths- aber wohl gar Bauersleuth seyn. Massen die lit. B. beigelegte Spezification**) der Posthalter, so sich uff den Routten befindet, eines jeden Qualität Exprimiren tuet«.

Mit der Übernahme der Post in königlich bayerischen Besitz und Betrieb unter ihrer Erhebung zu einer Staatsanstalt wurden die Einrichtungen hinsichtlich der Aufnahme und Beförderung des Postpersonals geändert.

Schon im Jahre 1808 wurden die Prüfungen für das Personal eingeführt; in dem hundertjährigen Bestande königlich bayerischer Staatsposten erforderten die fortwährend wechselnden Zeitverhältnisse auch die Abänderung der Aufnahme-, Prüfungs-, Beförderungs-, Gehalts- und Dienstverhältnisse, die unter dem Namen Reorganisation die Verkehrseinrichtungen verbesserte und dem Personal in jeder Hinsicht zeitgemäße Behandlung sicherte.

---

*) Z. B. verlangte der Postmeister von Bayreuth, Frhr. v. Mayern, Braunschweigischer Oberst und Landdrost, der mit Taxisscher Einwilligung den Postverwalter Fischer als Vertreter hielt, »derweil er nicht abkommen konnte und seine Söhne beim Militär waren« vom Fürsten Taxis »eine Erkenntlichkeit zu einem Angedenken für seine Familie, wogegen er das Postamt 1771 an Fischer abtreten wollte. Man wird wohl über solch einen Brauch verwundert sein, allein Taxis war hierzu gezwungen, da dieses Haus in Braunschweig das Postregal ausübte und der Regent den v. Mayern begünstigte; als jedoch Mayern gestorben und der Postbetrieb in Braunschweig dem Hause Taxis verloren gegangen war, entfiel auch der Familie Mayern das über 100 Jahre innegehabte Postamt Bayreuth.

Postverwalter Fischer rückte zum Postmeister vor.

**) Spezification

Der Postmeister von Nürnberg bis Waldmünchen und Regensburg,

Nürnberg Wolf Antoin Oexle von Friedenberg der Röm. kayserl. Majestät Rhat und Reichspostmeister auch der churf. Durchl. in Bayern Truchseß,

Rückersdorf<br>Altensittenbach<br>Pachensfelden } drei Brüder Beer, Posthalter und Pauersleuth,

Amberg G. L. Dichtl hiesiger Landgerichtsunterrichter,

Schwarzenfeld G. G. Platens Churf. Mautner hinterlassenes Wittib,

Luhen Janar Schmied ein Paursmann,

Roetz Gg. Domasen Burger und Rhat,

Waldmünchen Zengler Rhatsschreiber und Postverweser.



## Eine Erinnerung an das ehemalige Königreich Westfalen.

Als im Jahre 1813 das Königreich Westfalen ein ruhmloses Ende gefunden hatte und seine einzelnen Bestandteile wieder in den Besitz ihrer rechtmäßigen früheren Eigentümer gelangt waren, meldeten sich bei diesen zahlreiche Gläubiger des Königreichs mit unberichtigt gebliebenen Forderungen. So bemühten sich auch die Posthalter Dieckmeyer, Werpup und Beckmann in Alverdissen, die Ansprüche auf rückständige Postfuhrvergütungen geltend zu machen hatten, um Befriedigung ihrer Forderungen. Im Archiv 1893, S. 634 ff., sind einige hierüber sprechende Auszüge aus den Akten veröffentlicht worden, die indes keinen Aufschluß darüber geben, welchen Erfolg die Bemühungen der drei Posthalter gehabt haben. Von Herrn Postsekretär Dieckmeyer in Barntrup, einem Enkel des Posthalters Dieckmeyer, sind uns jetzt die nachstehend abgedruckten beiden Schriftstücke aus dem Jahre 1830 zur Verfügung gestellt worden, aus denen sich ergibt, daß die erhobenen Ansprüche von der mit der Prüfung betrauten Liquidations-Kommission in Berlin zum größten Teile abgewiesen worden sind. Ob die Posthalter von dem ihnen offen gebliebenen Rechtsmittel Gebrauch gemacht haben, ist nicht bekannt.

»Beleg 9. 12 sgr. für 1 Expressen Bothen nach Lage.

In der Anlage theilen wir Ihnen eine Ausfertigung unsers, von der General-Verwaltung der Rest-Angelegenheiten des Königl. hohen Finanz-Ministerii mittelst Verfügung vom 26 ten Juli c. genehmigten Verwerfungs-Antrags vom 22 ten Mai d. J. die von Ihnen wegen rückständiger Postfuhrgelder pp. zum Betrage von 439 Rthlr. 17 Sgr. $11^1/_2$ Pf. angebrachte Reklamation betreffend anstatt und in Kraft der Publication, und zwar unter der Eröffnung mit, daß gegen die erfolgte Verwerfung der Recurs an die für das Französische, Bergische, Westphälische und Warschauer Liquidations-Wesen in Berlin bestehende schiedsrichterliche Kommission, Behufs deren definitiven Entscheidung offen stehet; daß aber, wenn von diesem Rechtsmittel Gebrauch gemacht werden soll, dasselbe binnen 10 Tagen, vom Tage des Empfanges dieser Verfügung angerechnet, bei uns angemeldet werden, und dabei zugleich die nähere Ausführung des behaupteten Anspruchs erfolgen muß, wobei jedoch auf factische Ergänzung mangelhafter Beweisstücke nicht weiter eingegangen werden kann. Wenn aber binnen dieser 10 tägigen Frist das gedachte Rechtsmittel bei uns nicht eingereicht wird, so behält es bei dieser Verwerfung sein unabänderliches Bewenden.

Berlin, den 23 ten August 1830.

Königl. Liquidations-Kommission für den Preuss. Antheil
an der Central-Schuld des vormaligen Königreichs Westphalen.

(Unterschrift.)

An

die vormaligen Westphäl. Posthalter Herren Dieckmeyer, Werpup und Beckmann

zu Alverdissen.

18, 611.



Nr. 2, 107. 18, 611.

**Liquidation**
der
zum Preuß. Antheil an der Central-Schuld des vormaligen Königreichs Westphalen gehörigen Forderungen betreffend.

| *Nro. 2754* des Registers der Kommission | Reklamant: *die ehemaligen Westphälischen Posthalter, Bürger Dieckmeyer, Werpup und Beckmann* |
|---|---|
| Anlagen:<br>*Acta der Liquidations Kommission*<br>*1 Band von 32 Blättern* | Wohnort, Regierungs-Bezirk oder Staat:<br>*Alverdessen im Fürstenthum Lippe*<br>Gegenstand der Reklamation:<br>*1. Postfuhr-Entreprisegelder vom 1. Juni 1813 bis ulto. Januar 1814.*<br>*2. Zinsen davon vom Januar 1814 bis ulto. September 1827.*<br>*3. Gehabte Kosten.*<br>Betrag *439* Rthlr. *17* Sgr. *11½* Pf.<br>Antrag:<br>auf *Anerkennung von 240 Franken oder 62 Rthlr. 15 Sgr. und Zurückweisung mit dem Mehrgeforderten.* |

Die Liquidations-Kommission für den Preuß. Antheil an der Central-Schuld des ehemaligen Königreichs Westphalen, nach Ansicht der, zur Begründung der vorstehend bezeichneten Reklamation beigebrachten Verhandlungen und Beweisstücke, hat folgende, gegen die Forderung sprechende Gründe in Erwägung gezogen:

Reclamanten hatten am 5ten Februar 1812 einen Vertrag mit dem Westphälischen Postdirector Albers zu Hameln für den Transport des Postwagens von Alverdissen nach Hameln vom 1ten April 1812 bis ulto. December 1812 abgeschlossen und zwar für eine Entschädigung von 1800 Frcs. jährlich. Dieser Contract, welcher sich

fol. 15. Act.

befindet, ist unterm 26ten ejd. von dem Westphälischen General Director der Posten genehmigt worden. Im §. 9 ist ausdrücklich stipulirt

daß so lange eine stillschweigende Verlängerung desselben stattfinden soll, bis nicht ein Theil dem andern selbigem 6. Monate vorher kündige.

Nach der von dem Postverwalter Albers am 13ten November 1827 ausgestellten Bescheinigung

fol. 26. Act.

und der Versicherung der Reclamanten an Eidesstatt

fol. 27

hat eine Kündigung dieses Kontracts so wenig von Seiten der Reclamanten als der Westphälischen Behörden bis zum 1ten November 1813 statt gehabt, und es ist von den Reclamanten, die von ihnen übernommene Verpflichtung bis dahin erfüllt worden. Da dieselben nun nach

fol. 29. Act.

an Eidesstatt versichert haben, daß sie die ihnen nach demselben gebührende Entschädigung für das 3te Quartal 1812 sowie für den Monat October ej. a. weder ganz noch theilweise erhalten haben, so gebührt ihnen für diese Periode der Betrag von 600 frcs.

Da nach

> Litt C. No. 1 der Allerhöchsten Kabinets Ordre vom 31ten Januar 1827 wegen Regulirung des Preußischen Anteils an der Centralschuld des vormaligen Königreichs Westphalen

nur solche Forderungen liquidationsfähig sind, welche bereits vor Auflösung des Königreichs Westphalen, namentlich vor dem 31ten October 1813 zu erfüllen gewesen sind; so kann auf spätere Anforderungen aus diesem Contracte keine Rücksicht genommen werden, wenn Reclamanten auch nicht für die spätere Zeit von der Königlichen Hanöverschen Regierung befriedigt worden wären, wie doch offenbar der Fall ist, indem sie nach ihrer Berechnung

fol. 17. Act.

von derselben 52 Rthlr. 4 Sgr. 4 Pf. erhalten haben.

Reklamanten können aber die obgedachten 600 frcs. nicht ganz, sondern da die Regierung des Fürstenthums Lippe bei dem Westphälischen Schuldenwesen nicht interessirt ist, nach

Litt. C Nr. 8 litt b. a. a. O.

nur $^2/_5$ also nur 240 frcs. oder 62 Rthlr. 15 Sgr. erhalten. Daß die 52 Rthlr. 4 Sgr. 4 Pf., welche ihnen das Königlich Hannöversche Gouvernement gezahlt hat, hierauf nicht in Anrechnung gebracht werden können, liegt in der Natur der Sache, weil diese Zahlung nicht für Rechnung des Preußischen Staats oder zur Tilgung einer Verpflichtung des Westphälischen Staats, welcher jenes Gouvernement bekanntlich nicht anerkannt, sondern offenbar blos geleistet ist, um eine eigene, es selbst betreffende Forderung zu tilgen.

Von einer Verzinsung dieser, den Reclamanten gebührenden Zahlung kann nicht die Rede sein, denn wenn gleich die Entschädigungsgelder am Ende eines jeden Quartals nach §. 6 des Contracts, und also die für das 3te Quartal im September 1813 geleistet werden sollten; so kann doch nur nach

Art. 1154 des Code Napoléon,

welcher, da der Contract in Hameln, das damals zum Königreich Westphalen gehörte, abgeschlossen ist, Anwendung finden muß, eine Verpflichtung zur Zahlung von Verzugszinsen eintreten, wenn eine Aufforderung zur Zahlung der qu. Gelder vorhergegangen wäre, wie aber von Reclamanten nicht behauptet, geschweige erwiesen ist, überdies zahlt nach

> §. 26 des 1ten Anhanges zum allgemeinen Landrecht der Preußische Fiskus nur vorbedungene und keine Verzugszinsen.

Eben so wenig sind die liquidirten 32 Rthlr. 15 Sgr. $3^1/_2$ Pf. für das Sollicitiren bei der Hohen Bundes Versammlung in Frankfurt



am Mayn wegen Befriedigung, und für die Anbringung der vorliegenden Reclamation

fol. 18. Act.

liquidationsfähig, da jenes Sollicitiren um so unnötiger war, als der Preußische Staat jederzeit bereit gewesen ist, seine Verpflichtungen gegen die Gläubiger des Westphälischen Staates zu erfüllen, wie sich aus dem Eingange und dem ganzen Inhalt der schon gedachten Allerhöchsten Kabinets Ordre vom 31ten Januar 1827 ergiebt, und die, welche die Anbringung der Reclamationen verursacht, jeder Reclamant selbst tragen muß. Könnte hierüber noch irgend ein Zweifel obwalten; so erledigt er sich selbst, aus jener Allerhöchsten Kabinets Ordre, indem danach nur die Erfüllung der rückständigen Verpflichtungen des ehemaligen Westphälischen Staates Gegenstand des angeordneten Liquidations Verfahrens sein soll.

cfr. Litt. C. No. 1 derselben.

Die unterzeichnete Kommission trägt daher hiermit dahin an:

daß die angebrachte Forderung auf Höhe von 240 Franken oder 62 Rthlr. 15 Sgr. anzuerkennen, das Mehrgeforderte aber zurück zuweisen sei.

Berlin, den 22ten Mai 1830.

Königl. Liquidations-Kommission für den Preuss. Antheil an der Central-Schuld des vormaligen Königreichs Westphalen.«

(Unterschrift.)

---

## Gemeinde-Grund- und Gebäudesteuern des reichseigenen Grundbesitzes in Preußen.

Für die Frage, ob und inwieweit die dem Reichsfiskus gehörenden Grundstücke und Gebäude in Preußen den auf den Grundbesitz gelegten Gemeindesteuern unterworfen sind, kommen das Reichsgesetz über die Rechtsverhältnisse der zum dienstlichen Gebrauch einer Reichsverwaltung bestimmten Gegenstände vom 25. Mai 1873 (RGBl. S. 113), das preußische Kommunalabgabengesetz vom 14. Juli 1893 (GS. S. 152) und die Allerhöchste Kabinettsorder vom 8. Juni 1834 in Betracht.

Das Reichsgesetz vom 25. Mai 1873 enthält im § 1 folgende Bestimmung:

»Hinsichtlich der Befreiung von Steuern und sonstigen dinglichen Lasten sind die im Eigentume des Reichs befindlichen Gegenstände den im Eigentume des einzelnen Staates befindlichen gleichartigen Gegenständen gleichgestellt.«

Im § 24 des Kommunalabgabengesetzes ist folgendes bestimmt:

»Den Steuern vom Grundbesitz sind die in der Gemeinde belegenen bebauten und unbebauten Grundstücke unterworfen, mit Ausnahme

a) der dem Staate ... gehörigen Grundstücke und Gebäude, sofern sie zu einem öffentlichen Dienste oder Gebrauche bestimmt sind.

Alle sonstigen, nicht auf einem besonderen Rechtstitel beruhenden Befreiungen (§ 21), insbesondere auch diejenigen der Dienstgrundstücke und Dienstwohnungen der Beamten, sind aufgehoben.

Ist ein Grundstück oder Gebäude nur teilweise zu einem öffentlichen Dienste oder Gebrauche bestimmt, so bezieht sich die Befreiung nur auf diesen Teil.

Die Bestimmungen der Kabinettsorder von 8. Juni 1834 (GS. S. 87) bleiben in Geltung und werden auf diejenigen Gemeinden ausgedehnt, in welchen dieselben noch nicht in Geltung sind.«

Die Kabinettsorder vom 8. Juni 1834 hat folgenden Wortlaut:

»Auf den Bericht des Staatsministeriums vom 25. April d. J. über die streitige Frage: ob ein Grundstück, welchem wegen seiner Bestimmung zu öffentlichen oder gemeinnützigen Zwecken die Befreiung von den Staatssteuern zusteht, deshalb auch den örtlichen Kommunalsteuern nicht unterworfen sei, setze Ich fest, daß in den Provinzen und Ortschaften, in welchen die Vorschriften des Allgem. Landrechts oder des gemeinen Rechts verbindliche Kraft haben, der gegenwärtige Zustand beibehalten werden soll; woselbst also dergleichen Grundstücke von Kommunallasten entbunden sind, hat es dabei sein Bewenden; woselbst sie dazu beitragen, verbleibt es bei dem Anteile, der bisher stattgefunden hat. Für die Zukunft dagegen, mit Inbegriff der schon eingetretenen, als unerledigt noch vorliegenden Fälle, sollen bei neuen Erwerbungen zu öffentlichen oder gemeinnützigen Zwecken die Realverpflichtungen, die vermöge des Kommunalverbandes vor der Erwerbung geleistet worden sind, fernerhin davon geleistet werden. Naturalleistungen werden auf eine Geldrente nach den zur Zeit der Erwerbungen bestehenden Preisen berechnet. Persönliche Prästationen der bisherigen Privatbesitzer darf die Gemeinde aber nicht weiter fordern. Auch soll die Verpflichtung des Fiskus oder der betreffenden Anstalt auf die Erwerbung von Gebäuden beschränkt und nicht auf Grundstücke bezogen werden, die mit Gebäuden nicht besetzt sind, wie beispielsweise bei der Anlage von Festungswerken, Chausseen usw. In der Rheinprovinz soll nach den Bestimmungen der daselbst bestehenden Gesetzgebung nach wie vor verfahren werden. Das Staatsministerium hat die Aufnahme dieses Erlasses in die Gesetzsammlung zu verfügen.«

Die Bestimmungen des Kommunalabgabengesetzes — und damit die Kabinettsorder von 1834 — haben Geltung für den ganzen Umfang der preußischen Monarchie*) mit Ausschluß der Insel Helgoland. Der im vorletzten Satze der Kabinettsorder enthaltene Vorbehalt für die Rheinprovinz ist als beseitigt zu erachten; die Unterscheidung nach Rechtsgebieten hat keine praktische Bedeutung mehr. In den Gemeinden der Provinz Hessen-Nassau, der Provinz Hannover und in den Stadtgemeinden der Provinz Schleswig-Holstein, woselbst die Kabinettsorder erst durch das Kommunalabgabengesetz mit dem 1. April 1895 in Kraft getreten ist, muß als Normaltag für die vergangenen Fälle nicht der 8. Juni 1834, sondern der Tag des Inkrafttretens des Kommunalabgabengesetzes gelten, und es kann sich ferner nach dem Inkrafttreten des (preußischen) Gesetzes wegen Aufhebung direkter Staatssteuern vom 14. Juli 1893

*) In den Hohenzollernschen Landen sind die Vorschriften des Kommunalabgabengesetzes durch die Gemeindeordnung vom 2. Juli 1900 (GS. S. 189) mit den aus dieser Ordnung sich ergebenden Abweichungen (die hier nicht in Betracht kommen) eingeführt worden.



(GS. S. 119) bei allen Neuerwerbungen nicht mehr darum handeln, ob dem Grundstücke die Befreiung von Staatssteuern zusteht, sondern ob sie ihm nach Maßgabe der bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes in Geltung gewesenen Vorschriften zustehen würde (Anweisung zur Ausführung des Kommunalabgabengesetzes, Artikel 16 Abs. 2).

Nach diesen gesetzlichen Vorschriften sind in Preußen — abgesehen von der Insel Helgoland — die reichseigenen, zum öffentlichen Dienste oder Gebrauche bestimmten Grundstücke und Gebäude von Kommunalsteuern grundsätzlich frei; sie können nur insoweit zur Gemeindesteuer herangezogen werden, als sie nach der Kabinettsorder vom 8. Juni 1834 steuerpflichtig sind. Hiernach ist zu unterscheiden, ob ein reichseigenes Grundstück vom Fiskus vor der Kabinettsorder oder später erworben worden ist. Im ersten Falle sind die Grundstücke tatsächlich steuerfrei, wenn sie vor 1834*) von Kommunallasten entbunden waren. Haben sie bereits vor 1834*) zu den Gemeindelasten beigetragen, so bleiben sie mit dem bisherigen Anteile steuerpflichtig. Für die nach 1834*) zu öffentlichen Zwecken erworbenen Gebäude müssen »die Realverpflichtungen, die vermöge des Kommunalverbandes vor der Erwerbung geleistet worden sind, fernerhin davon geleistet werden«.

Die Kabinettsorder von 1834 hat für die Gemeinden keinen neuen Rechtstitel schaffen, sondern nur den früheren wahren wollen, um den Kreis der zu Abgaben Verpflichteten zu erhalten und einer Schmälerung der Gemeindeeinkünfte durch Erwerbungen von Grundstücken und Gebäuden für öffentliche Zwecke vorzubeugen. Den Gemeinden steht daher nicht das Recht zu, den Steuerbetrag, der vor der Verwendung der Liegenschaft zu einem öffentlichen Zwecke zu zahlen war, nach dem Übergang auf den Fiskus zu erhöhen. Bei dem Anteile, den die vor 1834*) erworbenen, zu öffentlichen Zwecken bestimmten fiskalischen Grundstücke etwa zu tragen haben, und bei den Realverpflichtungen, die für derartige später erworbene Grundstücke geleistet werden sollen, handelt es sich um die **Festlegung** auf den früher geleisteten Beitrag. Ein mehreres darf nicht gefordert werden (Entscheidung des OVG. vom 4. Januar 1898, Bd. 33 S. 192). Die Verpflichtung der Grundstücke zur Tragung der feststehenden Steuerbeträge ist ferner abhängig von dem Fortbestehen des auf der örtlichen Steuerverfassung beruhenden »Titels« der Steuerforderung. Der Fiskus hat daher von einem (nach dem Jahre 1834) seinerseits zu öffentlichen Zwecken erworbenen Gebäude den von diesem bis dahin erhobenen Gebäudesteuerzuschlag bei einem gänzlichen Wegfalle der Prinzipalsteuer — durch Abbruch des Gebäudes usw. — nicht mehr zu entrichten (Entscheidung des OVG. vom 3. Februar 1888, Bd. 16, S. 176; Anweisung III zur Ausführung der Landgemeindeordnung vom 3. Juli 1891 B II 2 Abs. 3). Ebenso müssen die feststehenden Steuerbeträge wegfallen, wenn in dem einzelnen Steuerjahre die der Festlegung zugrunde liegende Steuerart außer Hebung gesetzt ist. So wurden, als der Berliner sogenannte Sublevationsbeitrag — eine Realverpflichtung, bestimmt zur Deckung von Kosten für Einquartierungslasten — in einzelnen Jahren nicht zur Ausschreibung gelangt war, die in Betracht kommenden fiskalischen Grundstücke von der entsprechend festgelegten Gemeindeabgabe freigestellt (Entscheidung des OVG. vom 6. März 1906, Bd. 49 S. 43). Dagegen müssen für die nach dem Inkrafttreten der Kabinettsorder vom 8. Juni 1834 dem öffentlichen Dienste oder Gebrauche gewidmeten bebauten Grundstücke — gleichviel, ob die zu jener Zeit errichteten

---

*) In den Provinzen Hessen-Nassau und Hannover sowie in den Stadtgemeinden der Provinz Schleswig-Holstein: 1. April 1895.

Vgl. auch Aschenborn, Kommentar zum Postgesetz, S. 333/334.



Gebäude inzwischen völlig beseitigt oder durch neue Gebäude ersetzt worden sind oder nicht — die zur Zeit der Widmung entrichteten Realabgaben in unverändertem Betrage jedenfalls dann fortentrichtet werden, wenn sie nicht in Zuschlägen zur Staatssteuer bestehen (Entscheidung des OVG. vom 18. Dezember 1897, Bd. 33 S. 15). Vollzieht sich ferner in der Steuerverfassung einer Gemeinde eine Änderung dahin, daß eine ältere Steuer, von der gewisse zu öffentlichen Zwecken verwendete Grundstücke den durch die Kabinettsorder festgelegten Betrag fortzuzahlen haben, gänzlich aufgehoben und durch eine neue Steuer ersetzt wird, so tritt für jene Grundstücke Steuerfreiheit ein, und zwar von der älteren Steuer infolge ihrer Aufhebung, von der neuen, weil ihrer Auflegung die erwähnte Kabinettsorder entgegensteht (Entscheidung des OVG. vom 6. März 1891, Bd. 21 S. 105). Diese Rechtswirkung ist auch nach dem Inkrafttreten des Kommunalabgabengesetzes anerkannt und im besonderen auch auf die Einführung einer Grundsteuer nach dem gemeinen Werte angewendet worden (Entscheidung des OVG. vom 2. Oktober 1906 II C 288/05, vom 14. Mai 1907 II C 12/07, vom 8. Oktober 1907 II C 205/07); infolgedessen ist z. B. in Berlin vom 1. April 1908 ab, als an Stelle der bisherigen Ertragssteuer die Besteuerung der Grundstücke nach dem gemeinen Werte eingeführt wurde, die auf der Kabinettsorder beruhende frühere Steuerpflicht der Reichs- und Staatsgrundstücke, soweit sie zum öffentlichen Dienste oder Gebrauche bestimmt sind, erloschen.

Unter den »zu einem öffentlichen Dienste oder Gebrauche bestimmten« Grundstücken und Gebäuden können nur solche verstanden werden, »die entweder für den Gebrauch der öffentlichen Behörden (zum öffentlichen Dienste) oder für den Gebrauch des Publikums (zum öffentlichen Gebrauch) unmittelbar bestimmt sind«, d. h. zu diesen Zwecken benutzt werden. Eine solche Bestimmung besteht also nicht schon bei einem Grundstücke, das erst mit einem Gebäude für den öffentlichen Dienst oder Gebrauch besetzt werden soll oder dessen Benutzung zu einem öffentlichen Dienste oder Gebrauche sonst erst in Aussicht genommen ist (Entscheidungen des OVG. vom 8. Oktober 1901, vom 8. April 1902, vom 26. September 1902, Pr. Verw. Bl. Bd. 24 S. 214, 311 und 98). Entscheidend ist die Hauptbestimmung, unerheblich, ob auf dem Grundstück oder auf Teilen davon nebenbei noch eine anderweitige Nutzung stattfindet, die einen Reinertrag abwirft (Entscheidungen des OVG. vom 15. Dezember 1877 Bd. 3 S. 24 und vom 23. November 1900 Bd. 38 S. 163). Wenn aber einzelne Teile eines in seiner Gesamtheit zu einem öffentlichen Dienste oder Gebrauch unmittelbar bestimmten Grundstücks dadurch von der Hauptbestimmung des Grundstücks völlig ausgenommen werden, daß eine Verpachtung an Dritte zur ausschließlichen Benutzung stattgefunden hat, so sind diese Teile grundsteuerpflichtig (Entscheidung des OVG. vom 8. Oktober 1901, Pr. Verw. Bl. Bd. 24 S. 214 und vom 8. März 1904 II 440). Wird ein Grundstück vom Fiksus zu gewinnbringenden Zwecken erworben und erst später zu öffentlichen und gemeinnützigen Zwecken verwendet, so liegt erst von diesem Zeitpunkt ab eine Erwerbung zu Zwecken der letzten Art vor, und es müssen daher bis zu diesem Zeitpunkte die vermöge des Gemeindeverbandes zu entrichtenden Realabgaben weiter geleistet werden (Entscheidung des OVG. vom 8. Dezember 1888 Bd. 11 S. 58).

Dienstwohnungen sind im allgemeinen von den Steuerbefreiungen ausgeschlossen. Die zu den Dienstwohnungen gehörenden Gärten sind gleichfalls steuerpflichtig (Entscheidung des OVG. vom 12. Dezember 1899, Pr. Verw. Bl. Bd. 21 S. 388). Die den Beamten für Repräsentationszwecke überwiesenen Räume (Säle nebst Vorzimmern usw.) sind jedoch, selbst wenn sie mit den Dienstwohnungen in unmittelbarer Verbindung stehen, als zu einem öffent-



lichen Dienste bestimmte Gebäudeteile anzusehen (Entscheidung des OVG. vom 28. Oktober 1896 Bd. 30 S. 81); das gleiche gilt von allen in Dienstwohnungen befindlichen Räumen, die nach den Anordnungen der Aufsichtsbehörde den Inhabern als Amtsräume zugeteilt sind, mögen solche auch nebenher zu Wohnzwecken benutzt werden, z. B. das Sprechzimmer eines Anstaltsarztes; die Stube, von der aus ein Pförtner den Eingang überwacht usw. (Entscheidung des OVG. vom 23. Februar 1900 II 266). Dienstwohnungen der Offiziere gelten ausnahmsweise als steuerfrei, wenn dem Offizier eine Wohnung in einem Dienstgebäude unter dem Gesichtspunkte der unausgesetzten Beaufsichtigung der untergebrachten und beschäftigten Untergebenen angewiesen ist; besteht diese Voraussetzung, so trifft die Steuerbefreiung die Wohnung im ganzen, also mit Einschluß der Räume, die zur Aufnahme der Angehörigen des Offiziers dienen (Entscheidung des OVG., vom 12. Mai 1899 Pr. Verw. Bl. Bd. 20 S. 480). Von den der allgemeinen Besteuerung unterliegenden Dienstgrundstücken der Beamten und Dienstwohnungen sind natürlich diejenigen Realverpflichtungen, die nach der Kabinettsorder zu entrichten wären, nicht mehr zu zahlen; bei einem mit dem festgelegten Steuerbetrage belasteten Grundstücke, das zum Teil zu steuerpflichtigen Dienstwohnungen dient, ist der auf diese entfallende Teil der alten Realsteuerverpflichtungen in Abzug zu bringen und von der festgelegten Steuer nur der anteilmäßige Betrag für die an sich steuerfreien Räume weiter zu entrichten (Entscheidungen des OVG. vom 1. Juli 1896 Bd. 30 S. 48 und vom 18. Dezember 1897 Bd. 33 S. 15).

---

## Die Desinfektion der Eisenbahn-Personenwagen.

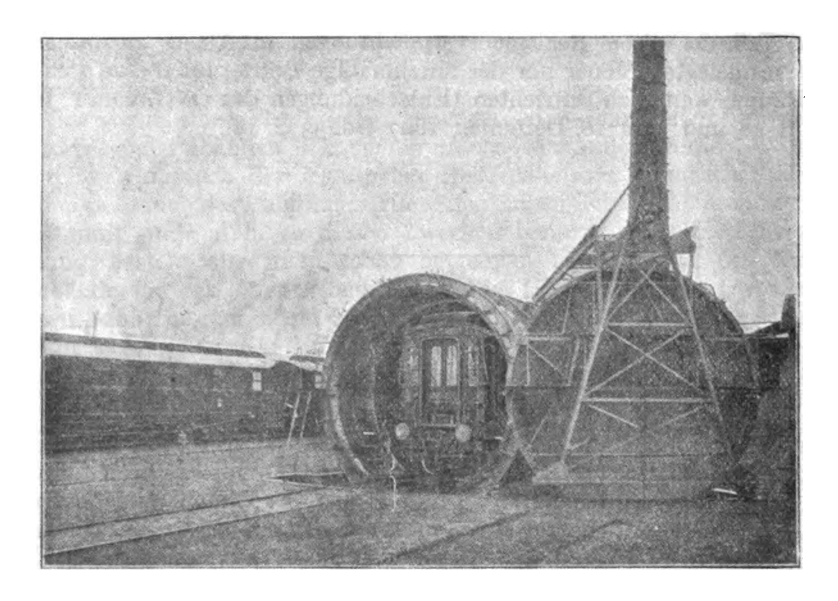
Zur Bekämpfung ansteckender Krankheiten ist von der Eisenbahnverwaltung außer anderen Maßnahmen auch eine Desinfektion der Personenwagen angeordnet worden. Diese bereitet aber bei Wagen mit Polsterungen, besonders wenn es sich zugleich um Vertilgung von Ungeziefer handelt, nicht geringe Schwierigkeiten, da sie nur dann mit genügendem Erfolge durchzuführen ist, wenn sämtliche Polsterteile herausgenommen und die Wandbekleidungen entfernt werden. Um die hierdurch entstehenden hohen Kosten, die wochenlange Außerdienststellung der Wagen, die Gefahr der Verbreitung von Ungeziefer und Krankheitskeimen in den Werkstätten und die Übertragung in andere Wagen zu vermeiden, ist ein Apparat hergestellt worden, der eine erfolgreiche Desinfektion der Wagen in kurzer Zeit mit verhältnismäßig geringen Kosten ermöglicht. Durch ausgedehnte Versuche ist festgestellt worden, daß weder Hitze noch Luftmangel allein zum sicheren Abtöten von Ungeziefer, z. B. von Wanzen, genügt; die gleichzeitige Anwendung beider Mittel aber vernichtete die Insekten. Nach diesen Erfahrungen ist der neue Apparat entworfen worden. Das Verfahren beruht darauf, daß mit abnehmendem Luftdrucke Wasser schon bei einem geringeren Wärmegrade siedet. Wird nun im Inneren des Apparats eine solche Luftverdünnung erzeugt, daß Wasser schon bei 40° C. kochen würde, so verdampft auch die Körperflüssigkeit der etwa vorhandenen Lebewesen, so daß diese sicher getötet werden.



Im folgenden ist die Anlage nach Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen näher beschrieben.

Die Einrichtung (s. Abbildung) besteht aus einem 23 m langen Kessel von 5 m Durchmesser. Der Kessel ist aus einzelnen gußeisernen Platten zusammengesetzt und an seinen Enden durch Böden aus starkem Eisenblech verschlossen, von denen der eine abnehmbar ist und durch einen Kran zur Seite bewegt werden kann. Um der durch die Erwärmung eintretenden Längenausdehnung Rechnung zu tragen, ist der Apparat auf Rollen gelagert.

Die zu desinfizierenden Personenwagen werden in den am Ende eines Schienenstranges stehenden Langkessel geschoben. Hierauf wird der Deckel durch den Kran vor die Öffnung gesetzt und durch eine Anzahl von Schrauben gut dichtend befestigt. Das Innere des Apparats wird nunmehr durch ein gleichmäßig auf die ganze Länge verteiltes Rohrsystem mittels Dampf auf 45° bis 50° C. erwärmt, was etwa 1 Stunde dauert; jedoch vergehen (je nach Größe der Wagen) bis zu 5 Stunden, ehe alle Teile des be-



handelten Wagens diesen Wärmegrad erreicht haben. Sobald dies geschehen ist, wird durch eine Luftpumpe, die in der Nähe des Apparats aufgestellt ist und von einem Elektromotor von 20 PS. angetrieben wird, die Luft aus dem Apparat gepumpt, wodurch der Druck im Inneren nach etwa 2 Stunden auf 6 bis 2 cm Quecksilbersäule, d. i. rund $^1/_{12}$ bis $^1/_{38}$ des atmosphärischen Druckes, fällt. Die abgesaugte Luft wird in die Feuerung oder in den Schornstein einer Kesselanlage geleitet; etwa mit der Luft aus den Wagen abgesaugte Krankheitskeime werden dadurch unschädlich gemacht.

Wenn die größte zu erreichende Luftleere im Apparat eingetreten ist, wird durch eine besondere Vorrichtung Formalin im Inneren zur Verdampfung gebracht. Die Formalindämpfe können den luftleeren Raum ganz ausfüllen und üben daher eine sehr gute Wirkung aus. Strömt vor der gänzlichen Öffnung des Apparats wieder Luft in diesen ein, so vermischt sie sich mit den Formalindämpfen und zieht sie mit in die luftleeren Poren, so daß



diese wissenschaftlich als die beste Methode anerkannte Desinfektionsart auch auf einer Tiefenwirkung beruht. Handelt es sich hauptsächlich um die Vertilgung von Ungeziefer, so genügen die Erwärmung des Inneren und der Wagenteile auf etwa 45° C. und der vorstehend angegebene Grad der Luftverdünnung.

Die beschriebene Anlage hat den Vorteil, daß sie auch noch für mancherlei andere Zwecke in den Eisenbahnwerkstätten mit bestem Erfolge verwendbar ist. Durch Undichtigkeiten an den Dächern oder an den Heizungsrohren dringt Feuchtigkeit in die Decken und in die Fußböden der Salon- und Schlafwagen ein; ebenso sind die Fußböden der Speise- und Küchenwagen häufig durchnäßt. Diese Schäden konnten bisher nur durch längeres Aufstellen der Wagen in warmen Werkstatthallen beseitigt werden. In dem geheizten Apparate werden die durchnäßten Teile bei gleichzeitiger Luftleere sehr schnell getrocknet, ebenso gewaschene Polsterteile, Nutzhölzer für den Wagenbau u. dgl.

Die Anlagekosten eines in der Eisenbahn-Hauptwerkstatt Potsdam aufgestellten Apparats betragen rd. 80 000 Mark. Die Betriebskosten für die Behandlung eines Wagens belaufen sich auf etwa 35 Mark. Früher mußte für den gleichen Zweck der zehnfache Betrag aufgewendet werden. Das neue Verfahren stellt zweifellos auf hygienischem Gebiet einen großen Fortschritt dar.

---

## KLEINE MITTEILUNGEN.

Deutscher Seeverkehr und Schiffbau. Über den Umfang des Seeverkehrs in den deutschen Hafenplätzen im Jahre 1908 stellt der »Deutsche Reichsanzeiger und Königlich Preußische Staatsanzeiger« (Jahrg. 1910, Nr. 70) aus der »Statistik des Deutschen Reiches« u. a. nachstehende Einzelheiten zusammen. Die Gesamtzahl aller im deutschen Küstengebiet ein- und ausgelaufenen Handelschiffe betrug im Jahre 1908 215 134, ihr Raumgehalt 54 524 889 R.T.; das bedeutet gegenüber den gleichartigen Zahlen des Vorjahrs 6358 Schiffe (3,0 v. H.) mehr, dagegen 1 604 122 R.T. (2,9 v. H.) an Raumgehalt weniger. Im Jahre 1875 hatte sich die Zahl aller in deutschen Häfen angekommenen und abgegangenen Handelschiffe auf 87 558 und ihr Raumgehalt auf 12 722 710 R.T. belaufen. Seit 1875 hat also die Schiffszahl eine Vermehrung um 145,7 v. H., der Raumgehalt eine Zunahme von 328,6 v. H. erfahren. Die bedeutende Verkehrssteigerung ist hauptsächlich durch die immer reger sich gestaltende Tätigkeit der Dampfschiffahrt herbeigeführt worden. Während im Jahre 1875 nur 17 189 Dampfer mit einem Raumgehalte von 7 182 061 R.T. im deutschen Küstengebiet ein- und ausgelaufen waren, stellte sich die entsprechende Zahl für das Jahr 1908 auf 139 059 Fahrzeuge mit 48 696 048 R.T.; der Dampferverkehr hat also in der Zeit seit 1875 der Zahl der Schiffe nach die achtfache Höhe überschritten, dem Raumgehalte nach die siebenfache nahezu erreicht. Der Segelschiffsverkehr dagegen, der sich im Jahre 1875 auf zusammen 70 369 Schiffe mit einem Raumgehalte von 5 540 649 R.T. belaufen hatte, wies im Jahre 1908 mit 76 075 Schiffen von 5 828 841 R.T. Raumgehalt nur ein Mehr von 5706 Schiffen und 288 192 R.T. auf.



Von der Gesamtheit der im Jahre 1908 in deutschen Häfen angekommenen und abgegangenen Schiffe gehörten 166 265 (77,3 v. H. der Gesamtzahl) mit 31 181 550 R.T. Raumgehalt (57,2 v. H. des Gesamtraumgehalts) der deutschen Flagge an, von den Dampfschiffen 108 380 mit 27 085 223 R.T. Raumgehalt (77,9 v. H. der Gesamtzahl und 55,6 v. H. des Gesamtraumgehalts aller angekommenen und abgegangenen Dampfer). Von den sämtlichen Seereisen deutscher Schiffe wurden im Jahre 1908 83,5 v. H. mit Ladung und 16,5 v. H. in Ballast oder leer ausgeführt gegen 83,7 v. H. und 16,3 v H. im Jahre 1907.

Über den Umfang der deutschen Schiffbautätigkeit im Jahre 1909 gibt die nachstehende Übersicht Aufschluß.

| | Auf deutschen Privatwerften befanden sich 1909 im Bau | | Davon wurden fertiggestellt | |
|---|---|---|---|---|
| | Zahl der Schiffe | Brutto-Raumgehalt R.T. | Zahl der Schiffe | Brutto-Raumgehalt R.T. |
| A. Für deutsche Rechnung: | | | | |
| Kriegschiffe | 35 | 104 510 | 14 | 20 690 |
| Kauffahrteischiffe | 882 | 438 897 | 609 | 271 278 |
| davon Dampfer | 228 | 314 131 | 147 | 187 105 |
| Flußschiffe | 154 | 17 608 | 100 | 11 269 |
| davon Dampfer | 132 | 17 028 | 86 | 10 843 |
| B. Für fremde Rechnung: | | | | |
| Kriegschiffe | 4 | 1 290 | 3 | 340 |
| Kauffahrteischiffe | 85 | 24 959 | 71 | 22 052 |
| davon Dampfer | 43 | 20 662 | 35 | 19 429 |
| Flußschiffe | 27 | 2 684 | 17 | 1 601 |
| davon Dampfer | 27 | 2 684 | 17 | 1 601. |

Gleichzeitig standen für deutsche Rechnung auf ausländischen Werften im Bau: 172 Kauffahrteischiffe mit zusammen 75 102 R.T. Brutto-Raumgehalt (davon 8 Dampfer mit zusammen 10 875 R.T.) und 26 Flußschiffe von zusammen 4224 R.T. Brutto-Raumgehalt (davon 24 Dampfer mit zusammen 4177 R.T.); von diesen wurden fertiggestellt 143 Kauffahrteischiffe mit zusammen 67 477 R.T. (davon 6 Dampfer mit zusammen 10 730 R.T.) und 19 Flußschiffe mit zusammen 3222 R.T. (davon 17 Dampfer mit zusammen 3175 R.T.).

# LITERATUR.

Kurzes Lehrbuch der Elektrotechnik von Dr. A. Thomälen. 4. Aufl. VIII und 530 S., 391 Abb. im Text. Berlin 1910 bei Julius Springer. Preis geb. 12 Mark.

Daß das vorliegende Werk einem wirklichen Bedürfnis entgegengekommen ist, beweist am besten die Tatsache, daß sich sechs Jahre nach seinem ersten Erscheinen bereits die vierte Auflage als nötig erweist. Es ist wohl die beste Einführung in die Theorie und Technik der elektrischen Kraftmaschinen, die die deutsche Literatur gegenwärtig aufzuweisen hat. Den Titel »Lehrbuch der Elektrotechnik« verdient es aber nicht ganz mit Recht. Es ist in erster Linie für diejenigen Studenten und Ingenieure geschrieben, die sich der Berechnung, der Prüfung und dem Betriebe von Dynamomaschinen, Elektromotoren, Transformatoren und Sammlern widmen wollen. Sie finden in dem Buche eine ganz vorzügliche Darstellung ihres Fachgebiets. Dagegen ist z. B. darin von Meßinstrumenten und Meßverfahren nur nebenbei die Rede; über die Berechnung der Leitungsnetze, die Eigenschaften der Kraftübertragungen auf große Entfernung, die jetzige Hochspannungstechnik enthält es nichts. Ebenso wird man vergeblich nach einer noch so kurzen Behandlung der Ein- und Ausschaltvorgänge, der Überspannungserscheinungen u. dgl. suchen. Daß die Technik der Hochfrequenzströme, die Telegraphie und die Telephonie gar nicht erwähnt werden, wird man nach vorstehendem nicht verwunderlich finden, trotzdem diese Gebiete ebensogut zur Elektrotechnik gehören wie alle übrigen bereits genannten.

Die folgenden kurzen Angaben mögen einen Überblick über den Inhalt des Werkes geben. Das erste Kapitel ist eine recht geschickt abgefaßte Einführung in die Grundbegriffe und Grundgesetze der Stromleitung. Dann folgen kurze Darstellungen der wichtigsten Gesetze der Elektrolyse, des statischen magnetischen Feldes und des magnetischen Feldes elektrischer Ströme; des Induktionsgesetzes, der magnetischen Eigenschaften des Eisens, des absoluten Maßsystems. Diese physikalische Einleitung umfaßt 114 Seiten, ist klar und verständlich geschrieben, aber an einzelnen Stellen in bezug auf sachliche Strenge noch verbesserungsfähig. Die nächsten 130 Seiten sind dem Bau und der Arbeitsweise von Gleichstromdynamos und -motoren gewidmet. Hier werden auch die neuen Zugbeleuchtungsmaschinen von Rosenberg und Osnos besprochen; man vermißt in diesem Abschnitt eine kurze Behandlung der Stabilitätsverhältnisse bei Wendepolmotoren. Dann werden auf 50 Seiten die einfachsten Gesetze sinusförmiger Wechselströme entwickelt. Es folgen Kapitel über die Arbeitsweise der Umformer (25 Seiten) und die Vorausberechnung und Betriebseigenschaften synchroner Wechselstromgeneratoren und -motoren (70 Seiten). Bei der Darstellung des Pendelns von Wechselstrommaschinen hätte darauf hingewiesen werden können, daß es außer den Antriebschwankungen auch noch andere Ursachen für das Pendeln gibt (vgl. Elektrotechn. Zeitschrift 1902, S. 59; Elektrotechnik und Maschinenbau, Wien 1908, Heft 32). Mit besonderer Liebe und Sorgfalt hat der Verfasser auf 105 Seiten die nicht synchronen Wechselstrom- und Drehstrommotoren einschließlich der Kollektormotoren behandelt. Den Schluß bilden 10 Seiten über Einanker- und Kaskadenumformer. Außerdem hat der Verfasser dem Buche einen kurzen Anhang über die symbolische Rechnung mit Wechselstromgrößen mitgegeben; die Darstellung ist aber hier nicht sehr glücklich und wird die Ingenieure eher vom Gebrauche dieser so nützlichen Rechnungsart abschrecken. — Es ver-

dient hervorgehoben zu werden, daß es dem Verfasser bei der Bearbeitung der neuen Auflage überall gelungen ist, mit der rasch voranschreitenden Entwicklung seines Fachgebiets gleichen Schritt zu halten; auch in der Darstellungsweise wird der aufmerksame Leser beim Vergleiche mit den älteren Auflagen manche Verbesserung finden.

---

Die Welt als Arbeit. Grundzüge einer neuzeitlichen Welt- und Lebensanschauung. Von Dr. Oskar Nagel. Zweite Auflage. 1909. Franckh'sche Verlagshandlung in Stuttgart. 8°. 208 Seiten. Preis: geheftet 1 Mark 80 Pf., geschmackvoll gebunden 3 Mark.

In dem vorliegenden Werke macht der Verfasser den beachtenswerten Versuch, die sich teilweise schroff gegenüberstehenden Auffassungen der verschiedenen heutigen naturwissenschaftlichen Richtungen über die Entwicklungslehre miteinander in Einklang zu bringen. Im ersten Kapitel: »Die Entwicklung und ihr Leitmotiv« wird als Grundgedanke der Satz aufgestellt, daß »das Leitmotiv der Entwicklung die Vermehrung und Veredelung der Arbeitsfähigkeiten (Energien) im Individuum« sei. In den folgenden Kapiteln untersucht dann der Verfasser die Wirkung der Anwendung dieses Satzes auf alle Gebiete des menschlichen Lebens, vor allem auf Geschichte und Geschichtsauffassung, auf die politische Ökonomie und den Begriff des Wertes, auf die Ethik und Lebensführung, auf die Entwicklung der Raumkünste (Malerei und Skulptur) und der Zeitkünste (Musik und Poesie), auf das Wesen und die Bedeutung des Genies und auf das Werden und das Wesen der Religionen. Es folgen eine gedrängte Darlegung der Psychologie und ihrer Anwendung in der Erziehung, eine Skizze der Entwicklung der Philosophie und als elftes Kapitel unter der Überschrift: »Das Geschehen und das Leben« der Versuch, die gewonnenen Ergebnisse von allgemeinen Gesichtspunkten aus zu würdigen und die Ewigkeit des Geschehens abzuleiten.

Als Schlußkapitel ist dem Werke eine reizvolle Abhandlung über »Das Geschäft als Wissenschaft« beigefügt, wobei der Verfasser unter »Geschäft« alles das verstanden wissen will, was in den Rahmen des Handels und der Industrie hineinpaßt. Ausgehend davon, daß die ersten Anfänge eines solchen »Geschäfts« sich im Tauschhandel — im Verkehr zwischen den verschiedenen Zweigen eines und desselben Volkes — zu zeigen und sich dabei in einer Form zu äußern pflegen, die nur wenig entwickeltes und ungeübtes Denken erkennen läßt, weist der Verfasser in seinen späteren Ausführungen nach, daß geschäftliche Erfolge, bei denen alle in Betracht kommenden Verhältnisse (Rohstoffe, Arbeitskraft, Art der Beförderungsmittel und Kosten der Beförderung usw.) richtig eingeschätzt werden müssen, heutzutage fast immer die Entwicklung eines möglichst vollkommenen Gedankenbildes zur Voraussetzung haben.

Auch wenn man nicht allen Schlußfolgerungen des Verfassers zuzustimmen vermag, muß man zweifellos anerkennen, daß das fesselnd geschriebene Buch einen durchaus praktischen Endzweck verfolgt: einmal dem mitten im Lebensgetriebe Stehenden zu zeigen, daß und wie er durch tausend Fäden mit allen Fragen der Wissenschaft zusammenhängt, und daß dieser Zusammenhang ganz natürlich ist, und im weiteren den Blick des Gelehrten und Theoretikers auf das praktische Leben hinzulenken.

---

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**Nr. 10.** **BERLIN, MAI.** **1910.**



## Technik und Verkehr.

Im Januarhefte des Jahrgangs 1910 der Zeitschrift »Technik und Wirtschaft« (Monatsschrift des Vereins deutscher Ingenieure. Redigiert und herausgegeben von Dr. Hermann Beck und D. Meyer) veröffentlicht Professor Kammerer in Charlottenburg einen sehr lesenswerten Aufsatz »Entwicklungslinien der Technik«, in dem er an der Hand zahlreicher, übersichtlich angeordneter Schaubilder Untersuchungen darüber anstellt, in welchem Zusammenhange die Entwicklungslinien der Technik mit der Entwicklung der Kultur überhaupt stehen. Nachdem er im ersten Teile seiner Arbeit nachgewiesen hat, daß die Entwicklung der Maschinentechnik auf der Anwendung der folgenden vier Grundgedanken beruhe: Kraftgewinnung, Kraftverteilung, Förderbewegung durch Naturkraft und Werkzeugbewegung durch Naturkraft, wendet er sich in einem weiteren Teile der Bedeutung der Technik für den Fernverkehr zu. Bei dem großen Interesse, das diese Ausführungen für unsere Leser haben werden, möchten wir im folgenden etwas näher darauf eingehen.

Der Verfasser legt zunächst dar, daß der Einfluß der durch die Technik geschaffenen Verkehrsmittel hauptsächlich nach zwei Richtungen hin zum Ausdruck komme, nämlich in ihrer Wirkung auf den Zeitaufwand beim Personenverkehr und auf den Kostenaufwand beim Güterverkehr. Zur Veranschaulichung der Entwicklung dieses Einflusses gibt er die nachstehenden figürlichen Darstellungen (Fig. 1, 2 und 3). Im ersten Schaubilde (Fig. 1) werden die Beförderungstrecken miteinander verglichen, die seit etwa 1800 je nach dem Stande der Technik innerhalb 12 Stunden auf dem Land- oder dem Seewege mit den verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden konnten, und für die der Verfasser die folgenden Werte berechnet:

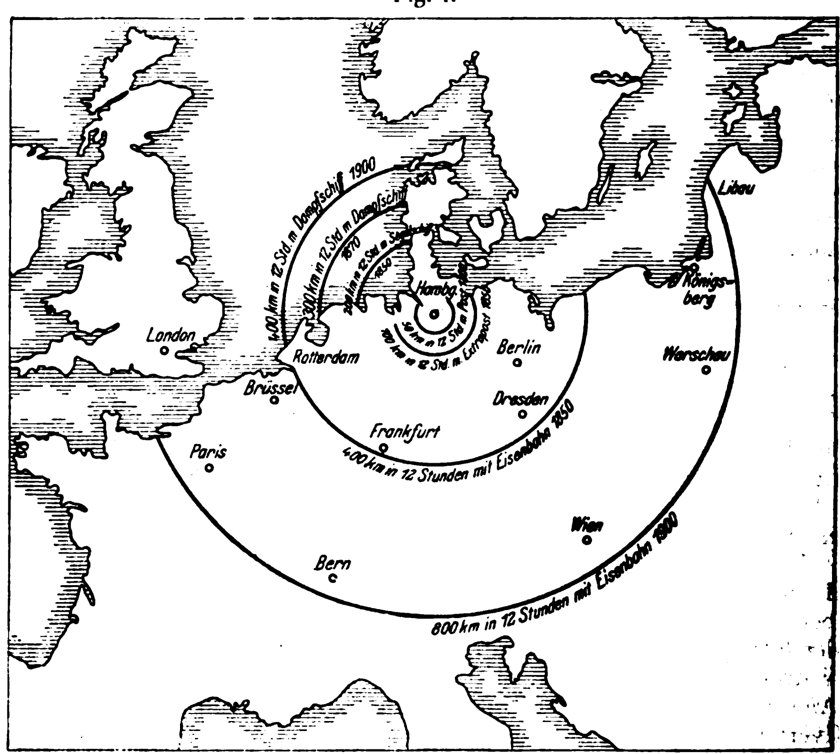
a) auf dem Landwege

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| im Jahre | 1800: | mit | Postwagen ..... | rund | 50 km, |
| - - | 1850: | - | Extrapost ..... | - | 100 - , |
| - - | 1850: | - | Eisenbahnen ... | - | 400 - , |
| - - | 1900: | - | - ... | - | 800 - , |

b) auf dem Seewege

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| im Jahre | 1850: | mit | Segelschiffen ... | rund | 200 km, |
| - - | 1870: | - | Dampfschiffen .. | - | 300 - , |
| - - | 1900: | - | - .. | - | 400 - . |

Fig. 1.



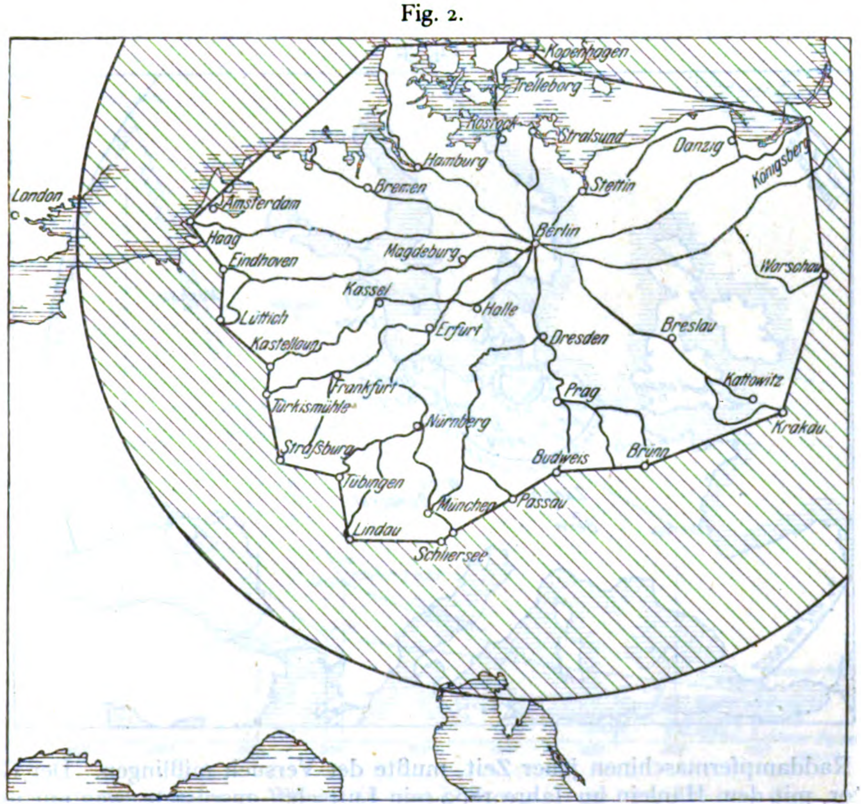

Als Ausgangspunkt ist hierbei, vermutlich zum Zwecke der besseren Veranschaulichung der für den Seeverkehr berechneten Entwicklungslinien, Hamburg gewählt worden. Da das sich aus dieser Darstellung ergebende Bild aber insofern von der Wirklichkeit abweichen muß, als die Verkehrslinien niemals nach allen Richtungen gleichmäßig ausgebildet sein können, so hat der Verfasser in dem weiteren Schaubilde (Fig. 2) die gegenwärtig von Berlin aus in 12 Stunden wirklich erreichbaren Orte durch eine zusammenhängende Umfassungslinie umgrenzt. An Stelle der in Fig. 1 angenommenen Kreise ergibt sich dann das Bild eines Vielecks. Dieses liegt beträchtlich innerhalb des Kreises, der die Orte verbindet, die bei einer Reisegeschwindigkeit von 65 km in der Stunde in 12 Stunden erreichbar wären, und erscheint als ein im Norden und Süden flachgedrücktes Gebilde, weil im Norden die See und im Süden die Alpen die Reisegeschwindigkeit verkleinern.

Im dritten Schaubilde (Fig. 3) sind die Beförderungswege dargestellt, die je nach dem Stande der Technik bei einem Aufwande von 50 Mark für die Tonne — und zwar wiederum von Hamburg als Mittelpunkt aus — mit den verschiedenen Verkehrsmitteln durchlaufen werden konnten, und für die der Verfasser hinsichtlich des Landwegs zu folgendem Ergebnisse kommt:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| im Jahre | 1800: | mit Wagen ........ | rund | 100 km, |
| - - | 1850: | - Eisenbahnen ... | - | 400 - , |
| - - | 1900: | - - ... | - | 2500 - . |

Für den erheblich billigeren Seeweg hat der Verfasser nur ein Zehntel des Maßstabs und nur den Stand der Kosten nach der heute üblichsten Beförderungs-

Fig. 2.




art — mit Dampfschiffen — zum Vergleiche herangezogen (5 Mark Aufwand für eine Tonne bei einer Beförderung auf rund 2000 km).

Die wirtschaftlichen Ergebnisse, die sich aus den Schaubildern ohne weiteres ablesen lassen, beruhen nach dem Verfasser im Grunde genommen auf einer einzigen technischen Notwendigkeit: auf der Zusammendrängung der Kraftleistung auf engen Raum und auf geringes Eigengewicht. Als maßgebende Größe legt er bei seinen Ausführungen das Eigengewicht der Kraftmaschine für 1 Pferdestärke (PS) zugrunde und zeigt dann an einer weiteren bildlichen Darstellung (Fig. 4) den ungeheueren Einfluß der Entwicklung der Kraftmaschinen auf die Ausgestaltung der Verkehrsmittel. Die ersten mit Kraftmaschinen ausgerüsteten Verkehrsmittel waren die Dampfschiffe. Raddampfer-Maschinen einschließlich

Kessel wogen im Jahre 1835 600 kg auf 1 PS, im Jahre 1850 war das Gewicht schon auf die Hälfte (300 kg auf 1 PS) zurückgegangen. Der Übergang zu den Schraubenschiffsmaschinen mußte zunächst mit einer Erhöhung des Eigengewichts auf 400 kg erkauft werden; gegenwärtig wiegen die Schraubenschiffsmaschinen der Handelsdampfer nur noch 200 kg auf 1 PS. Die erste erfolgreiche Lokomotive, die »Rocket« Stephensons, hatte ein Eigengewicht von 275 kg auf 1 PS bei einer Gesamtleistung von 20 PS. Eine Schnellzugmaschine der Hannoverschen Maschinenfabrik aus dem Jahre 1858 besaß ein Eigengewicht von 99 kg/PS bei einer Leistung von 300 PS, während eine neuzeitliche Schnellzugmaschine des gleichen Werkes 47 kg auf 1 PS wiegt und 1600 PS leistet. Der erste Versuch mit einem Motorballon wurde von Giffard 1852 ausgeführt; sein Ballon besaß bereits die zigarrenförmige Gestalt des heutigen Lenkballons. Da aber als Motor eine Dampfmaschine diente, die nahezu ebensoviel wog wie

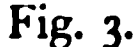
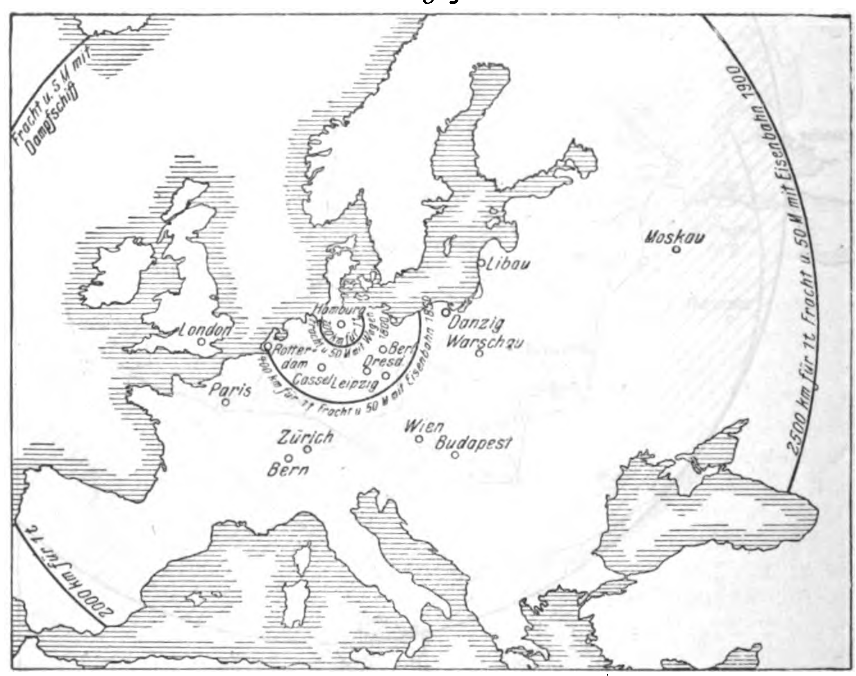


Fig. 3.

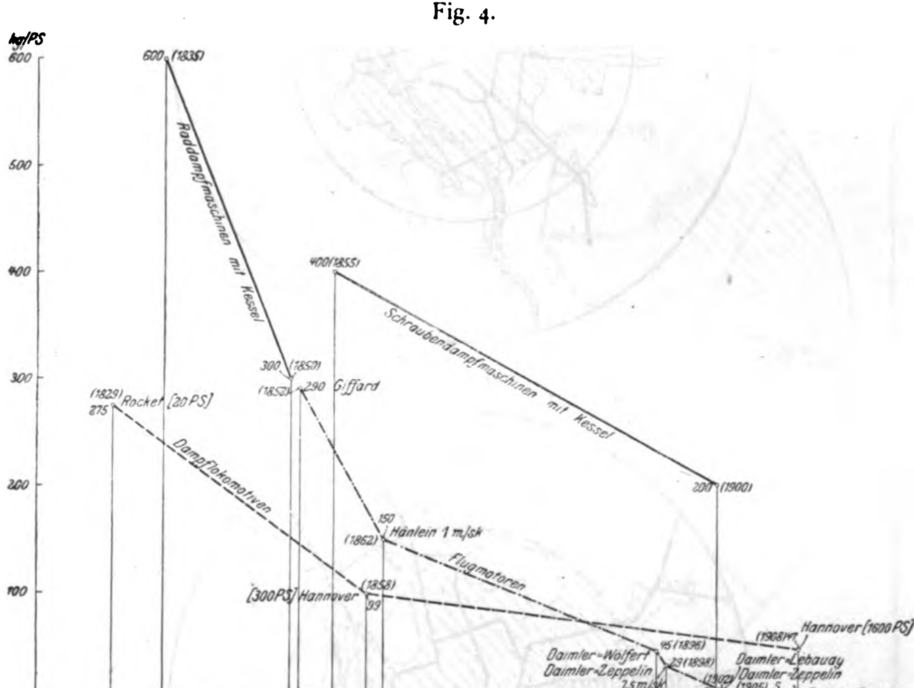



die Raddampfermaschinen jener Zeit, mußte der Versuch mißlingen. Der Gasmotor, mit dem Hänlein im Jahre 1862 sein Luftschiff ausrüstete, wog nur noch halbsoviel wie Giffards Dampfmaschine, nämlich 150 kg/PS; mit ihm wurde vorübergehend eine Eigengeschwindigkeit von 1 m/sk erreicht. Die ersten Versuche mit Daimler-Motoren führten 1896 Wölfert und 1898 Zeppelin aus, und zwar mit Motoren von 45 und 29 kg/PS Eigengewicht. Mit dem Fahrzeuge von Zeppelin wurde dabei eine Geschwindigkeit von 7,5 m/sk erreicht, also eine Geschwindigkeit, die immer erst Fahrten nur bei ganz leichtem Winde gestattete. Im Jahre 1902 lieferten die Daimler-Werke einen Motor für Lebaudy, der nur 7 kg/PS wog, und 1905 einen Motor für Zeppelin mit einem Eigengewichte von 5 kg/PS. Mit diesen leichten Motoren war endlich die Möglichkeit geschaffen, Lenkballons zu bauen. Tatsächlich glückten auch damals die ersten Versuche sowohl in Frankreich wie in Deutschland, wobei das sehr viel größere und viel sorgfältiger durchgebildete Fahrzeug Zeppelins den Sieg errang. Die neuzeit-

lichen Flugmotoren sind bei einem Eigengewichte von 3 kg/PS angelangt, womit Lenkballons von 15 m/sk Geschwindigkeit möglich geworden sind.

Dieser ganze Entwicklungsgang der für die Ausgestaltung des Seeschiffahrt-, des Eisenbahn- und des Luftschiffahrtverkehrs grundlegenden Maschinen spiegelt sich deutlich in der Fig. 4 wieder. Prof. Kammerer weist bei der Erläuterung dieser bildlichen Darstellung noch darauf hin, daß aus dem Vergleiche der Entwicklungslinie der Schiffsmaschinen mit der der Lokomotiven sofort erkennbar sei, wie viel schwieriger die Herstellung der Lokomotiven war. Während bei den Schiffsmaschinen niedriger Dampfdruck und natürlicher Zug jahrzehntelang beibehalten wurde, mußte die Lokomotive von vornherein für hohen Dampfdruck und künstlichen Zug sowie mit hoher Umlaufzahl und unmittelbarem Schubstangenantriebe gebaut werden. Ferner macht er darauf aufmerksam, wie die Entwicklungslinien der Flugmotoren zugleich eine Entwicklungslinie

Fig. 4.




der Flugschiffahrt darstellt. Denn sie zeigt, daß nicht der Ausbau des Fahrzeugs — ob starr, halbstarr oder unstarr — die Voraussetzung für den Erfolg bildete, sondern einzig und allein die Art der Herstellung des Motors.

Am Schlusse des Abschnitts über den Fernverkehr faßt Professor Kammerer seine Ausführungen dahin zusammen, daß die Erfindung der Verkehrsmaschinen allgemein ausgedrückt in der Lösung folgender Aufgabe bestehe: Kraftgewinnung auf kleinstem Raume und mit geringstem Eigengewichte zum Zwecke der Raumüberwindung.

Ein weiterer Abschnitt, in dem der Verfasser Fragen berührt, die mit dem Verkehr zusammenhängen, ist der über die »Siedlungstechnik«. Hier beleuchtet er den großen Einfluß der Verkehrsmittel auf den Städtebau, der am besten die Zukunftsentwicklung der Großstädte erkennen lasse. Als Beispiel hat der Verfasser dabei die Stadt München gewählt, deren Entwicklung in der kurzen Zeit

von 1885 bis 1902 durch die nachstehend wiedergegebenen Schaubilder (Fig. 5 und 6) dargestellt wird. Um das rasche Anwachsen der bebauten Fläche deutlich zu veranschaulichen, sind in jeden Grundriß zwei Kreise von 3 und 5 km Halb-

Fig. 5.

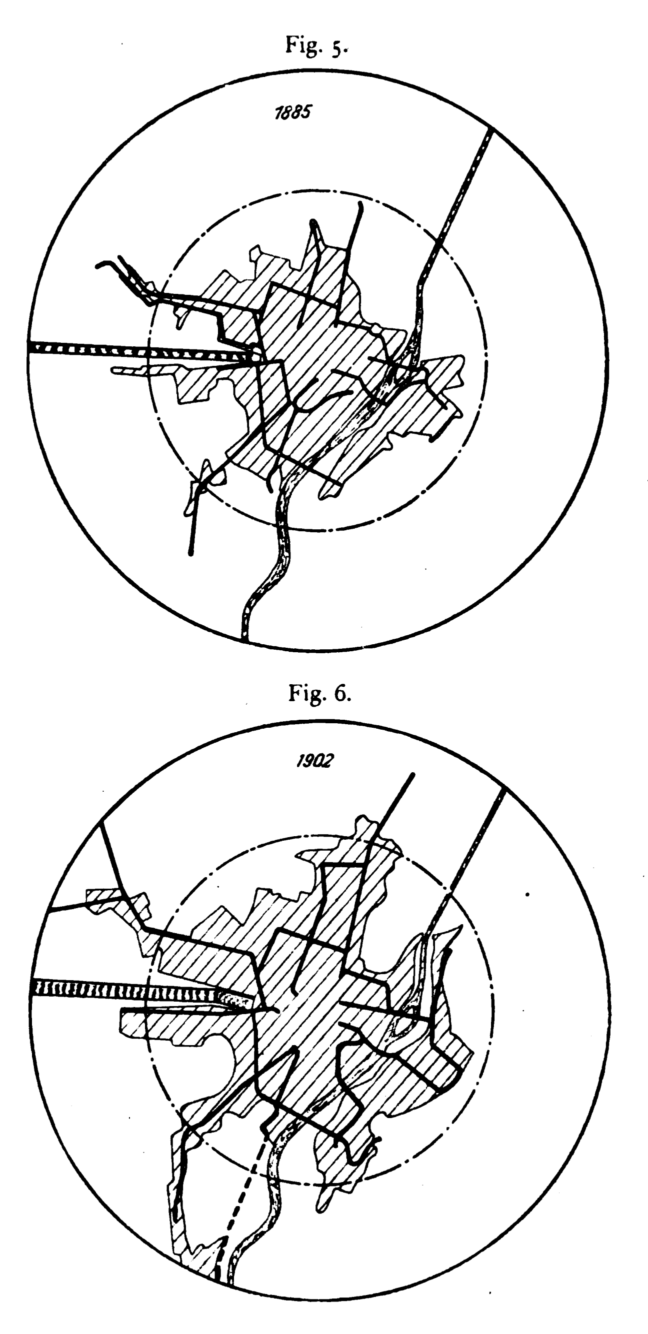
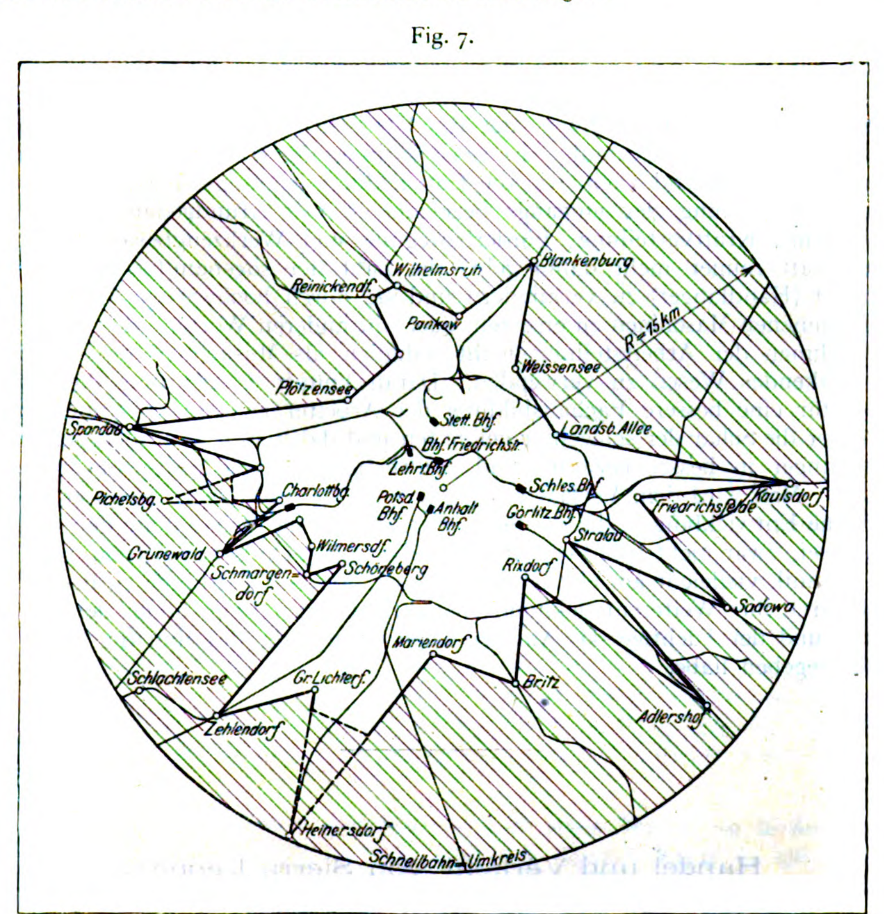



Fig. 6.

messer eingezeichnet. Aus den Abbildungen ergibt sich folgendes. Im Jahre 1885 lag die bebaute Fläche noch fast ganz innerhalb des Kreises von 3 km; es bestanden damals nur Pferdebahnen, und zwar seit einem Jahrzehnte; diese

Bahnen überschritten nur an zwei Stellen ein wenig den 3 km-Kreis; an eben diesen Stellen ragte die bebaute Fläche über den Kreis hinaus. Nachdem im folgenden Jahrzehnte die Pferdebahnen in elektrisch betriebene Bahnen umgewandelt worden waren, die eine doppelt so große Fahrgeschwindigkeit und eine Verkürzung der Fahrzeit brachten, veränderte sich das Stadtbild, so wie es die Fig. 6 zeigt. Weit über den 3 km-Kreis hinausgreifende Ausläufer folgen den Straßenbahnlinien und reichen an einer Stelle sogar über den 5 km-Kreis hinaus; der vieleckige Grundriß aus dem Jahre 1885 hat sich in den strahlenförmigen von 1902 verwandelt. Die innerhalb des 3 km-Kreises unbebaut gebliebenen Flächen sind im wesentlichen Parkanlagen.

Fig. 7.




Ein weiteres Schaubild (Fig. 7) veranschaulicht die gegenwärtige Entwicklung der Verkehrsmittel in Berlin. In dem Bilde sind alle Orte, die von der Kreuzung der Leipziger und der Friedrichstraße aus mit der Stadtbahn, den Straßenbahnen oder der Untergrundbahn in einer halben Stunde erreichbar sind, durch einen ein Vieleck umschließenden Linienzug verbunden. Der eingezeichnete Kreis verbindet die Orte, die in einer halben Stunde erreicht werden könnten, wenn nach allen Richtungen hin die Bahnen mit einer Reisegeschwindigkeit von 30 km in einer Stunde verkehren würden. Die zwischen dem Vieleck und dem Kreise liegende schraffierte Fläche stellt gewissermaßen das Gelände dar, das infolge unvollkommener Verkehrsmittel wirtschaftlich minderwertig ist. Die gestrichelten

Strahlen bezeichnen solche Gegenden, die in der Verlängerung von noch nicht weit genug ausgebauten Schnellbahnen liegen (über Westend und Großlichterfelde-Ost hinaus).

Die Fig. 6 und 7 lassen deutlich die Neigung der Großstädte erkennen, sternförmige Gestalt anzunehmen. Die Sternstrahlen folgen den Vorortbahnen. Noch ist in keiner Stadt ein vollkommenes Netz von strahlenförmigen elektrischen Schnellbahnen vorhanden; es läßt sich aber schon jetzt aus der bisherigen Entwicklung folgern, daß die elektrischen Schnellbahnen noch viel mehr als die bisherigen langsamen Dampf-Vorortbahnen die Grundrisse der Städte in strahlenförmige Gebilde auflösen und die Wohndichte verringern werden. Die technischen Mittel hierzu beruhen, wie der Verfasser hervorhebt, auf der Vereinigung der beiden Grundgedanken: Kraftverteilung zum Zwecke der Raumüberwindung.

Sehr anregend sind schließlich die Ausführungen des Verfassers im letzten Abschnitte seiner Abhandlung, der die Überschrift trägt: »Die Verwertung des Menschen in der Technik«. Er weist darin an der Hand zahlreicher Einzelbeispiele überzeugend nach, wie die Entwicklung der jüngsten Zeit durch vereinigte Anwendung der eingangs bezeichneten vier Grundgedanken: Kraftgewinnung, Kraftverteilung, Förderbewegung und Werkzeugbewegung durch Naturkraft immer mehr dahin geht, die Zahl der sogenannten ungelernten Arbeiter (Handlanger) zu vermindern und sie durch hochwertige Arbeiter mit vollkommenen Maschinen zu ersetzen, oder mit anderen Worten: den Menschen im Rahmen der Arbeitsteilung nicht lediglich als Muskelmaschine, sondern als denkendes Wesen zu verwenden. Daran knüpft er allerdings die Forderung, für eine bessere Fachausbildung der Arbeiter zu sorgen, damit um so schneller die Schar der schlechter gelohnten und daher stets zu Streiks geneigten Handlanger in besser bezahlte und vollwertigere Arbeitskräfte umgewandelt werde. Man wird dem Verfasser nicht unrecht geben können, wenn er meint, daß eine Entwicklung in diesem Sinne gleichzeitig eine Behandlung der sozialen Frage sei, zwar nicht mit Verwaltungs-, aber mit technischen Mitteln, und daß die Technik vielleicht am ehesten berufen sei, soziale Übelstände zu beseitigen, weil durch ihre Weiterentwicklung jeder Arbeiter den Lohn finde, den er verdiene, und der Tüchtige das Amt erringen könne, für das ihm die Natur die Kraft gegeben habe.

---

## Handel und Verkehr von Sierra Leone.*)

Von H. Klär, Ober-Postinspektor in Berlin.

Die britische Kolonie Sierra Leone ist 83 200 qkm groß und hat rund 1 250 000 Einwohner (15 auf 1 qkm). An Naturschätzen besitzt die Kolonie vor allem mehrere ausgedehnte Palmenwälder und drei große Elefantengründe, von denen einer im Norden, zwei im Osten liegen. Alle drei haben noch einen ansehnlichen Tierbestand. In Sierra Leone haben in den letzten Jahren Handel und Verkehr einen ganz ungewöhnlichen Aufschwung genommen, an dem Deutschland in recht hervorragendem Maße beteiligt ist. Diese Ent-

*) Unter Mitbenutzung des britischen »Colonial Report« Nr. 611 für 1908.



wicklung ist, abweichend von der in fast allen anderen englischen und nichtenglischen afrikanischen Kolonien, vollständig unabhängig vom Mutterlande vor sich gegangen.

Eingeführt werden nach Sierra Leone in der Hauptsache Tabak, geistige Getränke, Baumwoll- und Seidenwaren und sonstige Erzeugnisse der Webwarenindustrie, ferner Perlen und Juwelierwaren. Die Einfuhr erreichte im Jahre 1908 einen Wert von 813 700 £. Die Ausfuhr belief sich auf 736 755 £ und erstreckte sich besonders auf Palmkerne, Palmöl, Kolanüsse, Gummi, Elfenbein, Piassavafaser, Reis und Ingwer. Von der Gesamtausfuhr entfielen 62 v. H. auf die Palmkerne. An Palmöl wurden 489 637 Gallonen im Gesamtwerte von 36 451 £ ausgeführt. Am Güteraustausche zwischen Sierra Leone und fremden Ländern waren beteiligt:

| Land | Einfuhr nach Sierra Leone 1907 | Einfuhr nach Sierra Leone 1908 | Ausfuhr aus Sierra Leone 1907 | Ausfuhr aus Sierra Leone 1908 |
|---|---|---|---|---|
| Großbritannien | mit 69,16 v. H. | mit 70,16 v. H | mit 27,48 v. H. | mit 24,05 v. H. |
| Deutschland | - 12,58 - - | - 11,45 - - | - 42,39 - - | - 41,36 - - |
| Britische Besitzungen in Westafrika | - 2,30 - - | - 2,74 - - | - 9,09 - - | - 18,92 - - |
| Sonstige Besitzungen in Westafrika | - 6,95 - - | - 8,7 - - | - 18,80 - - | - 14,73 - - |
| Andere Länder | - 9,01 - - | - 7,58 - - | - 2,24 - - | - 0,94 - - . |

Hiernach gelangt fast die Hälfte der Gesamtausfuhr aus Sierra Leone nach Deutschland. Hamburg überragt zur Zeit im Palmkernhandel und in der Verarbeitung der Palmkerne alle anderen Handelsplätze der Erde bei weitem. Deutschland wird infolgedessen, solange Hamburg sich auf dieser Höhe hält, aus seiner Handelstellung in Sierra Leone kaum zu verdrängen sein.

Um ihre Naturschätze auszunutzen und ihren Handel zu fördern, schuf sich die Kolonie zunächst — und zwar aus eigener Kraft — ein Verkehrstraßennetz im Inneren des Landes. Zu diesem Zwecke nahm sie eine Anleihe von 1 250 000 £ auf, von der schon ein großer Teil zurückgezahlt worden ist. Aus der Anleihe wurde der Bau von Eisenbahnen, Straßenbahnen, Bergbahnen, Werften, Landstraßen u. a. bestritten. Von allen diesen Anlagen ist die in westöstlicher Richtung die Kolonie durchziehende Eisenbahn die wichtigste. Ihr Bau, der vor etwa 12 Jahren begonnen und im Jahre 1905 vollendet wurde, hat 1 093 500 £ gekostet. Sie wirft einen recht annehmbaren Gewinn ab; im Jahre 1908 hat die Einnahme 71 000 £ betragen. Rechnet man von der Ausgabe einen aus laufenden Mitteln bestrittenen, eigentlich aber Anlagekapital darstellenden Betrag von 12 000 £ zur Beschaffung von Betriebsmitteln ab, so ergibt sich ein Überschuß von 4000 £. Die 355 km lange Bahn beginnt in Freetown und endigt in Baiima, etwa 33 km von der liberianischen Grenze. Sie erfährt eine Verlängerung

durch eine in Baiima anschließende, 11 km lange Straßenbahn nach Pendembu, die den Mauwafluß auf einer großen Brücke überschreitet. Von der Hauptstrecke zweigt, 101 km von Freetown entfernt, die 34 km lange Straßenbahn nach Yonni ab. In Freetown entspringen noch die etwa 10 km lange Bergbahn nach Hill Station und einige kleinere nach der Werft, dem Kirchhof usw. führende Strecken. Im ganzen sind zur Zeit 427 km Eisenbahn im Betriebe, deren Spurweite 0,77 m beträgt, und deren Betriebsmittel, mit Ausnahme der Bergbahn, überall gleich sind. Sämtliche Bahnen bilden eine Betriebsgemeinschaft, die der Regierung unterstellt ist.

In den letzten Monaten des Jahres 1908 nahm der Handel der Kolonie nach Beendigung der großen Weltwirtschaftskrisis plötzlich einen so starken Aufschwung, daß die Eisenbahnen nicht imstande waren, den ihnen zufließenden Verkehr zu bewältigen. Da bei der geringen Spurweite nur kleine Maschinen verwendet werden können und die Wagen nur eine Tragfähigkeit von höchstens 3 Tonnen für die Achse haben, ist die Leistungsfähigkeit der Bahn bei stark gesteigerten Ansprüchen sehr schnell erschöpft. Wenn Handel und Verkehr weiter so zunehmen wie in den letzten Monaten, werden sehr bald Verbesserungen der Eisenbahn zur Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit ins Auge gefaßt werden müssen.

Im Jahre 1908 wurden mit der Hauptbahn 302 077 Personen gegen ein Fahrgeld von insgesamt 16 816 £ befördert. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr haben 50 284 £ gegenüber 51 992 £ im Jahre 1907 betragen. Diese Abnahme ist indes lediglich auf die Verminderung des zu befördernden Regierungsguts zurückzuführen. Während in den Jahren 1901 bis 1903 die Ausfuhr an Palmkernen im Durchschnitt 186 000 £, die Gesamtausfuhr 375 000 £ jährlich betragen hat, sind diese Zahlen für die Jahre 1905 bis 1908, also seit der Eröffnung der Bahn, auf 344 000 und 711 000 £ gestiegen.

Die beiden von der Hauptbahn abzweigenden Kleinbahnen nach Yonni und Pendembu schließen die bedeutendsten Palmenwälder der Kolonie an den Verkehr an. Yonni konnte mangels ausreichender Beförderungsmittel seinen Handel früher nicht entwickeln; alljährlich gingen viele Früchte ungenutzt zugrunde. Erst seit Eröffnung der 1906 begonnenen und 1908 fertiggestellten Zweigbahn nehmen Handel und Wohlstand zusehends zu. Die von Baiima nach Pendembu führende Verlängerungsbahn erschließt ein längst bekanntes ausgedehntes Palmengebiet, das ebenso wie Yonni vorher nur zum allergeringsten Teile ausgenutzt werden konnte. Die Kosten für den Bau der beiden Zweigbahnen haben 105 000 £ betragen, die aus laufenden Staatseinnahmen aufgebracht werden konnten.

Auf dem steilen, etwa 250 m hohen Hügel westlich von Freetown liegt das Städtchen Hill Station, das den Europäern eine Zufluchtstätte gegen Mosquitos und gegen Malaria sein soll und von Eingeborenen nur in beschränktem Maße und unter gewissen Bedingungen betreten werden darf. Es ist mit Freetown durch eine viel benutzte großartige und leistungsfähige Bergbahn verbunden, die mit einem Kostenaufwande von 86 000 £ erbaut worden ist. Diese Bergbahn vermittelt den gesamten Personen- und Güterverkehr zwischen Hill Station, Freetown und dem Hafen und bringt außer ihren Unterhaltungskosten eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals.

An Betriebsmitteln waren 1908 bei den Eisenbahnen von Sierra Leone vorhanden: 28 Lokomotiven, 59 Personenwagen und 204 Güterwagen. Ein Vergleich dieser Bahnen mit den größten Eisenbahnnetzen des britischen Südafrikas nach dem Stande von 1907 ergibt folgendes Bild:



| Eisenbahn | Schienenlänge in Kilometern | Gesamtzahl der Reisenden | Durchschnittseinnahme für eine Person s | d |
|---|---|---|---|---|
| Sierra Leone-Eisenbahnen | 365 | 284 856 | 1 | 3,72 |
| Central South African-Eisenbahnen | 3 878 | 7 376 834 | 2 | 11,57 |
| Cap-Regierungseisenbahnen | 5 239 | 18 067 524 | 1 | 2,25 |
| Natal-Regierungseisenbahnen | 1 571 | 3 035 100 | 2 | 9,05. |

In Sierra Leone ist auch der Ackerbau gut entwickelt; es werden ausgezeichnete Früchte gewonnen, vor allem vorzügliche Ananas. Seitdem die Regierung das Eisenbahnnetz ausgebaut und Dampferlinien auf den Wasserstraßen der Kolonie ins Leben gerufen hat, ist der Fruchthandel ganz erheblich gestiegen. Gegenwärtig werden die Früchte auf den Wasserstraßen nach Freetown gebracht und gehen von da mit den diesen Hafen anlaufenden Dampfern nach Europa. Der Ausbau des Beförderungsdienstes auf den Wasserstraßen des Landes ist zwar noch nicht beendet, wird aber kräftig gefördert, so daß auch sie binnen kurzem in ausgiebigster Weise dem Verkehr nutzbar gemacht sein werden.

Eine eigene Handelsflotte hat Sierra Leone nicht. Im Hafen von Freetown verkehren nur fremde Schiffe. Der Umfang seines Seeschiffsverkehrs ergibt sich aus folgenden Zahlen:

| Staatsangehörigkeit | Der Schiffe | | Rauminhalt der Schiffe | |
|---|---|---|---|---|
| | Zahl 1907 | Zahl 1908 | R.T. 1907 | R.T. 1908 |
| Britisch | 1 290 | 1 310 | 1 456 906 | 1 588 145 |
| Französisch | 323 | 284 | 14 132 | 2 291 |
| Deutsch | 152 | 172 | 170 394 | 196 558 |
| Belgisch | 68 | 70 | 200 394 | 208 696 |
| Spanisch | 22 | 26 | 36 762 | 36 850 |
| Portugiesisch | 40 | 22 | 728 | 625 |
| Liberianisch | 8 | 12 | 42 | 64 |
| Verschieden | 13 | 14 | 10 761 | 12 923. |

Der Raumgehalt der deutschen Schiffe belief sich im Jahre 1904 auf 34 217 R.T., zeigt also 1908 eine Vermehrung um rund 474 v. H.

In Sierra Leone sind Küstenwege in einer Längenausdehnung von 163 engl. Meilen gefestigt; die Wege schließen die Küstenorte an Freetown an. Außerdem



gibt es im Binnenlande eine große Anzahl von Straßen, die von der Regierung angelegt worden sind und als Zufuhrstraßen für die Eisenbahnen dienen. Um auch die Eingeborenen zum Wegebau anzuregen, wurden die Häuptlinge eingeladen, Abgesandte ihres Stammes zunächst als Zuschauer nach den Baustellen zu entsenden. Schon nach kurzer Zeit wurden jene Abgesandten als freiwillige Arbeiter eingestellt, die später nach ihrer Heimat zurückkehrten und dort für ihre Häuptlinge selbständig Straßen bauten. Nur den Eisenbrückenbau erlernten die Eingeborenen nicht. Die Regierung ließ daher vielfach die Brücken durch eigene Ingenieure herstellen. Die Regierungstraßen zerfallen in drei Klassen. Die der ersten Klasse haben feste Stahlbrücken, werden ständig gesäubert und so unterhalten, daß sie stets in einer Breite von etwa 10 m für den Fuhrwerksverkehr benutzbar sind; an der Seite haben sie einen 3,5 m breiten, mit Kies bestreuten Fußweg. Die Krümmungen haben einen möglichst großen Halbmesser; die Steigung geht nirgends über 1:29 hinaus. Diese Straßen, deren Gesamtlänge zur Zeit 74 km beträgt, sind meistens aus Lehm und Ziegelsteinen erbaut. Die Wege der zweiten Klasse unterscheiden sich nur dadurch von denen der ersten Klasse, daß ihre Brücken aus Holz hergestellt sind. Die Gesamtlänge der Wege zweiter Klasse beläuft sich auf 64 km. Die Straßen der dritten Klasse, deren Länge mehr als 322 km beträgt, sind sorgfältig gefestigte, etwa 5 m breite Landstraßen, deren Brücken von den Eingeborenen aus Holz erbaut sind.

Die Regierungswege gehören zum Verwaltungsbereiche der Eisenbahnbehörde und werden von dieser gut in Ordnung gehalten.

Eine ebenso alte wie merkwürdige Verkehrseinrichtung ist der Hofbotendienst. Die Hofboten (Court Messengers) sind gleichsam Vertrauenspersonen der Häuptlinge und versehen den Kurierdienst zwischen den Häuptlingshöfen und der Regierung in Freetown. Dieses Botenwesen ist im Jahre 1907 neu geregelt und weiter ausgebaut worden. Die Boten werden von den Häuptlingen ausgewählt und ernannt. Die Regierung zahlt außer der Vergütung, die der Bote erhält, den Häuptlingen für jeden Mann und für jedes Jahr, in dem der Botendienst zur Zufriedenheit wahrgenommen wird, 1 £. Da dem Boten der höchstzulässige Vergütungsatz aber nur dann gezahlt wird, wenn er schreiben und lesen kann, so haben sich in allen Hauptorten der Kolonie gut geleitete Hofbotenschulen gebildet, die stark besucht werden. Die Messengerschulen sind zu einer Volksbildungstätte geworden und haben dazu beigetragen, daß die Zahl der Analphabeten in der Kolonie erheblich abgenommen hat.

Dem allgemeinen Aufschwung entsprechend, hat sich auch der Post- und Telegraphenverkehr in Sierra Leone gehoben. Die letzten 10 Jahre haben der Postverwaltung eine ungewöhnlich schnelle Entwicklung gebracht, wie nachstehende Angaben zeigen.

| Es waren vorhanden: | 1898 | 1908 |
|---|---|---|
| Postämter | 23 | 58 |
| Postämter mit Postanweisungsdienst | 4 | 27 |
| Postämter mit Postal Order-Dienst | — | 33. |

Die Gesamteinnahmen der Postverwaltung, einschließlich der Postsparkasse, haben im Jahre 1908 betragen 12 529 £, d. h. 225 £ mehr als im Jahre zuvor. In dieser Summe waren auch 1874 £ Zollgebühren für eingegangene Postpakete enthalten. Die Gesamtausgaben, einschließlich der von der Postsparkasse gezahlten Zinsen, haben sich auf 10 761 £, d. h. 969 £ mehr als 1907 belaufen. An Postbeförderungsgegenständen sind behandelt worden 1 293 646 Stück, d. s. 36 787 Stück mehr als 1907.



Hiervon sind gewesen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Briefe | 837 464 | Stück, | |
| Postkarten | 102 039 | - | |
| Zeitungen und Bücher | 323 696 | - | |
| Pakete | 30 447 | - | |
| Einschreibsendungen | 136 892 | - | d. h. 3 105 St. mehr als 1907, |
| Auszuzahlende Postanweisungen | 12 130 | - | zu 111 354 £, |
| Hiervon waren Inlandpostanweisungen | 5 034 | - | zu 42 764 £, |
| Eingezahlte Postanweisungen nach Großbritannien | 3 713 | - | zu 29 125 £, |
| Eingezahlte Postanweisungen n. anderen Ländern. | 588 | - | zu 5 033 £, |
| Postal Orders | 40 511 | - | zu 24 114 £. |

An das internationale Telegraphennetz ist die Kolonie angeschlossen durch die Linien der African Direct Telegraph Co. Außer diesen Linien stehen für die Beförderung der Telegramme aber auch französische und spanische Regierungslinien über Conakry, Dakar, St. Louis und Cadiz zur Verfügung. Der Inlandtelegraphendienst wird von der Eisenbahnverwaltung wahrgenommen. Er bewegt sich in der Hauptsache über zwei Leitungen, von denen die eine an der Eisenbahnstrecke von Freetown nach Baiima 354 km lang ist, die andere die Insel Sherbro mit Freetown verbindet und eine Länge von 115 km hat. Die Wortgebühr für Großbritannien beträgt 3 s 6 d; für Inlandtelegramme ist sie dieselbe wie für Telegramme innerhalb Englands. Die Einnahmen aus dem Telegrammverkehr haben im Jahre 1908 1230 £ betragen.

In Freetown besteht auch eine Anzahl von Fernsprechanschlüssen für den öffentlichen Gebrauch, die von der Militärverwaltung hergestellt, unterhalten und vermietet werden. Zur Erweiterung und besseren Ausnutzung dieses Netzes wird zur Zeit eine 60 km lange Fernlinie von Songotown Station nach Port Lokko gebaut, die u. a. eine durch den Rokellfluß führende Kabelstrecke einschließt.

---

## Die Wolga als Verkehrsweg.

Von Dr. A. Serbin in Friedenau.

Man kann wohl mit Recht behaupten, daß in ganz Europa kein Fluß so viel befahren wird wie die Wolga. Viele Hundert Dampfer, teils Personen-, teils Schleppdampfer, unterhalten den Handel und Verkehr zwischen Rybinsk und Astrachan; viele dieser Schiffe gehen sogar hinauf bis nach Twer, von wo aus der Fluß eigentlich erst schiffbar genannt werden kann. Vor 40 Jahren etwa wurden die zur Beförderung der Waren für die Messe in Nishnij-Nowgorod dienenden kleinen Fahrzeuge, die von der Mündung der Wolga stromaufwärts fuhren oder aus den Nebenflüssen herankamen, noch durch Schiffe von ganz veralteter Bauart ins Schlepptau genommen. Diese Schleppschiffe, mächtige, mit einem Decke versehene Fahrzeuge von 80 bis 100 m Länge, einer Breite von 15 bis 16 m und einer Höhe von 6 bis 7 m, trugen Pavillons oder Häuschen in chinesischem Stile mit gemalten oder vergoldeten Dächern, Glöckchen und anderen Anhängseln. Auf dem Oberdecke waren ungeheuere Hanftaue von 10 bis 12 cm Durchmesser und 800 bis 1000 m Länge aufgerollt. Am Vorderschiffe hingen Anker von erheblicher Größe. Zwischen Oberdeck und

Unterdeck befand sich ein Göpelwerk, an das 20 bis 40 Pferde, je nach dem zu überwindenden Widerstand, angespannt waren. Die Ställe, oder vielmehr die Krippen waren längs der das Zwischendeck umgebenden Bordwand angebracht; 60, 80 und noch mehr Pferde fanden hier Platz. Das Schiffspersonal bestand aus 50 bis 100 Mann. Mittels kleiner Boote ließ man 800 bis 1000 m stromaufwärts die Anker auswerfen; das Tau wurde um eine Winde gerollt, die durch das Göpelwerk in Bewegung gesetzt wurde. Auf diese Weise bewegte sich das Schiff vorwärts, eine ganze Flotte von Barken im Schlepptau hinter sich her ziehend. Da bei dieser Art der Fortbewegung nur etwa 6 bis 7 Werst täglich zurückgelegt wurden, bedurfte es eines Zeitraums von etwa 3 Monaten, bis die mit Eisen, Fellen und anderen Erzeugnissen beladenen Barken in Nishnij-Nowgorod ankamen. Der Dampf ließ diese Art der Schiffahrt auf der Wolga verschwinden; die Dampfschiffahrt auf der Wolga ist etwa 70 Jahre alt. Im Jahre 1842 fand sich eine Gesellschaft von Kaufleuten zusammen, die es unternahm, einige Schleppdampfer anzuschaffen. Mit fast abergläubischer Bewunderung wurden diese Schiffe bei ihren ersten Fahrten von den Uferbewohnern betrachtet, von denen mancher sich hierdurch seines bisherigen Erwerbes für künftige Zeiten beraubt sah. Der Nutzen jedoch, den die Dampfer in kurzer Zeit brachten, wurde bald allgemein bekannt, und in größter Eile entstanden darauf immer mehr derartige Unternehmungen. Von nun an begann eine neue Zeit im Handel und Verkehr auf der Wolga, und bald wandte sich auch der Handel vom südlichen und östlichen Rußland dorthin, was zur Folge hatte, daß viele bisher nur wenig bekannte Städte zu den blühendsten Handelspunkten heranwuchsen. Das ging so bis zum Jahre 1870; da sollte die Schiffahrt durch Anschaffung ganz neuer, gewaltiger Personen- und Frachtschiffe einen neuen Anstoß erhalten. Alphons Seveke aus Riga, ein früherer Schiffskapitän, dann Verwalter der Kama-Wolga-Gesellschaft, ein mit den ganzen Verhältnissen der Wolga-Schiffahrt sowie der Schiffsbaukunst vertrauter Mann, gewann einige sehr reiche Kaufleute zur Ausführung seiner Pläne und leitete selbst die Erbauung eines gewaltigen Dampfers. Nach langer und mühevoller Arbeit wurde im Juli 1871 dieses erste Riesenschiff, genannt »Pereworod«, d. h. Umwälzung, vom Stapel gelassen. Es war ganz nach amerikanischem System, mit mehreren Stockwerken und in großen Ausdehnungen erbaut. Heute sind Twer, Rybinsk, Kasan, Samara, Astrachan und Perm durch regelmäßige Fahrten miteinander verbunden. Man gelangt von Twer nach Nishnij-Nowgorod in 4 bis 6, von Nishnij-Nowgorod nach Kasan in 24 Stunden, von Kasan nach Perm in einer Woche, und in derselben Zeit von Kasan an das Kaspische Meer. Die Dampfergesellschaften wetteifern darin, ihre Schiffe durch neue zu ersetzen, oder deren Zahl zu vermehren, auch die innere Einrichtung der Dampfer zu vervollkommnen und die Bequemlichkeit des Reisens zu erhöhen. Die Dampfer sind eine Art schwimmender Häuser mit ein oder zwei Stockwerken, die zwei oder drei Klassen von Reisenden zulassen. Von der ersten Klasse, die sich im Vorderschiffe befindet, ist der Muschik oder Bauer vollständig ausgeschlossen; die zweite Klasse, weniger abgeschlossen, befindet sich im Hinterschiff, und die dritte Klasse wird einfach durch Zwischenräume hergestellt, die im unteren oder hinteren Teile des Schiffes zwischen den zu befördernden Waren freigelassen werden.

So groß und wasserreich die Wolga ist, so stellen sich doch der Schiffahrt erhebliche Hindernisse entgegen. Das Flußbett enthält viele Sandbänke, die um so gefährlicher für die Schiffahrt sind, als sie häufig wechseln, bald höher, bald niedriger sind; am zahlreichsten finden sie sich auf der Strecke zwischen Twer und Rybinsk. Sie sind eine Folge des geringen Gefälles der Wolga, das von ihrer Quelle bis zur Mündung nur wenig über 24 m beträgt, und des vielen

Sandes, den sie mit sich führt. Im Frühjahre während des Eisganges reißt der Strom oft große Felsstücke mit sich fort, lagert sie irgendwo am Ufer ab, Sand häuft sich um sie an, und nach wenigen Tagen ragt vom Ufer eine Sandbank in den Strom hinein. Vielleicht entstand am gegenüber liegenden Ufer eine ähnliche Sandbank; beide nähern sich mit der Zeit und vereinigen sich zu einem die Wasserstraße sperrenden Damme. An einer anderen Stelle bildet sich eine Sandbank mitten im Flusse; sie erhebt sich über den Wasserspiegel, und im nächsten Frühjahre befindet sich eine stellenweise mit Gras bedeckte Insel an dem Punkte, über den vor 12 Monaten noch die größten Dampfer ohne Anstoß hinwegfuhren. Die Wolga ist deshalb so reich an Inseln, wie kein anderer europäischer Fluß. Auf der Strecke von Twer bis Nishnij-Nowgorod sind bereits etwa 40 vorhanden, doch sind sie dort noch unbedeutend; unterhalb Kasans aber trifft man sie zu Hunderten, darunter einzelne von bedeutender Größe. Durch die Anschwemmungen wird oft der ganze Lauf des Flusses geändert; der Treibsand versperrt einen Arm des Flusses, und es entstehen langgestreckte Buchten, Lagunen und kleine Seen. Die Schiffahrt würde, wenigstens im oberen Laufe der Wolga, den größten Teil des Jahres hindurch für größere Schiffe gesperrt sein, wenn nicht durch ein großartiges Wasserbecken bei dem Dorfe Chotoschischin für eine Regelung des Wasserstandes gesorgt wäre. Besonders gefährlich werden die Untiefen des Stromes zur Zeit der Überschwemmung; die Dampfer verlassen dann häufig das Flußbett und fahren über das überschwemmte Land hin, wo die Fahrt, trotz der unter dem Wasserspiegel verborgenen Baumstämme und Gebüsche, doch weniger gefährlich, und ein Auffahren auf Sandbänke weniger zu erwarten ist als im Strombette. Unabsehbar dehnt sich nach allen Seiten die Wassermasse aus, bedeckt mit treibendem Holze, fortgeschwemmtem Hausgerät und gestrandetem Schiffsgute; selbst steuerlose Barken, von der Bemannung verlassen, vervollständigen das Bild der kämpfenden Elemente, das bei strömendem Regen und heulendem Sturme an die Schreckenstage der Urzeit erinnert.

Die oben erwähnte Neigung der Wolga zur Versandung bedroht auch die Stadt Astrachan, den Mittelpunkt des Schiffsverkehrs auf der unteren Wolga und dem ganzen Kaspischen Meere, mit der Gefahr, allmählich vom Meere abgeschnitten zu werden. Infolge zunehmender Versandung der Wolgamündung ist das Fahrwasser, selbst bei günstigem Wasserstande, nicht mehr als 8 Fuß tief, während die Schiffe der Kaspischen Flotte 9 bis $12^1/_2$ Fuß Tiefgang haben. Noch vor ungefähr 30 Jahren konnten die größten Seeschiffe ohne Schwierigkeit bis Astrachan gelangen; heute ist dies selbst für flachgehende Dampfer nicht mehr möglich. Daher sind im nordwestlichen Teile des Kaspischen Meeres auf offener See mehrere Reeden, von der Küste 30 bis 50 Werst entfernt, entstanden, die nach ihrer Tiefe 10- und 13-füßige genannt werden. Auf diesen offenen Reeden legen, ohne Schutz gegen Wind und Wellen, alljährlich Tausende von Seefahrzeugen bei, um Reisende und Frachten mit den für den Verkehr auf der Wolga geeigneten Schiffen auszutauschen. Da aber die Flußschiffe sich nicht auf die See, noch weniger aber auf die weit entlegenen, jedes Schutzes entbehrenden Reeden hinauswagen können, wird der Verkehr zwischen See- und Flußschiffahrt durch besonders für diesen Dienst gebaute Küstendampfer vermittelt. So wird eine doppelte Verladung erforderlich, die beträchtlichen Zeitverlust und hohe Kosten verursacht. Infolge der heftigen Winde im nördlichen Teile des Kaspischen Meeres schwankt die Tiefe der Reeden je nach der Windrichtung zwischen 3 und 13 Fuß; infolgedessen ist der Aufenthalt der Seeschiffe in der Nähe der flachen, mehr und mehr versandeten Küste durchaus von der Windrichtung abhängig. Die Umladung muß daher je nach den Umständen sehr schnell bewirkt werden, so daß auf den Reeden

ein Heer von 10 000 Arbeitern zu erhalten ist. Der Schaden, den die Schifffahrt durch diese Verhältnisse erleidet, wird auf 3 bis 4 Millionen Rubel im Jahre berechnet. Aus diesem Grunde ist die Verbesserung der Wolgamündung und die Herstellung einer für Seeschiffe fahrbaren Wasserstraße bis Astrachan aufwärts schon lange in Erwägung gezogen worden.

Die Schiffahrt auf der Wolga blüht im glücklichsten Falle nur 5 Monate, und zwar vom 1. Mai bis gegen Ende September, zu welcher Zeit der Strom zufriert. Es wäre aber ein Irrtum, zu glauben, daß dann die Wolga tot und öde daläge; nichts weniger als das, sondern selbst im Winter, wo man von dem Dasein des Riesenstromes keine Spur sieht, und seine gewaltige Wassermasse sich unter dem von Schnee bedeckten meterstarken Eise fortschiebt, ist er auf der ganzen Länge seines Laufes eine ungemein belebte Straße, auf deren Teilstrecken sich ununterbrochen große Karawanen hin und her bewegen, von den zahlreichen Reisenden nicht zu reden, die beständig bei Tag und Nacht diese Linie auf Hunderte von Meilen beleben. Natürlich hat sich das Bild von dem Augenblick an, wo der Winter den majestätischen Wasserspiegel mit einem Eispanzer und Schneemantel zudeckte, völlig verändert. Die zahlreichen Fahrzeuge, vom kleinen Fischerboote bis zum riesigen Dampfer oder großen Lastschiffe, sind fast mit den Sumpf- und Wasservögeln zugleich in wenigen Tagen verschwunden, und an ihrer Stelle erscheinen die Winterzüge der Karawanen mit ihren urwüchsigen einspännigen Schlitten, die in langen Schneckenlinien ihrem Ziele Nishnij-Nowgorod zustreben. Bei dieser Stadt entsteht auf der Wolga eine vollständige Winter- und Handelskolonie aus Hütten und Häusern, unter denen selbst die griechische Kirche nicht fehlt, und in dieser merkwürdigen, aus Eisblöcken und Brettern aufgeführten Ansiedlung herrscht eine Rührigkeit, wie sie in manchem großen Handelsbazare nicht angetroffen wird. Händler, Fuhrleute und Muschiks tummeln sich durcheinander; denn der ganze Verkehr der mit Schnee bedeckten Landstraßen auf beiden Uferländern hat sich jetzt der Wolga zugewendet. Die eigenartige Eiskolonie ist daher auch keineswegs die Schöpfung einer übermütigen Augenblickslaune, sondern in der Tat für den Verkehr ein dringendes Bedürfnis. Allerdings hat sich das Verkehrsbild auf dieser Winterstraße seit dem Bau der Sibirischen Eisenbahn auch etwas geändert. Ein großer Teil der Waren geht jetzt auf dem Schienenwege nach Moskau und St. Petersburg, um von da aus weiter verteilt zu werden; aber im allgemeinen ist das Bild auf dem Strome doch noch das gleiche geblieben, und die Bewegung auf ihm vom November bis zum März auch jetzt noch sehr lebendig und einer Völkerwanderung ähnlich, während die im Sommer befahrenen Landstraßen zum größten Teile verödet daliegen.

## Aus dem Bereiche der britischen Postverwaltung im Rechnungsjahre 1908/09.

Im Laufe des Rechnungsjahrs 1908/09, das die Zeit vom 1. April 1908 bis 31. März 1909 umfaßt, sind von den britischen Postanstalten 2907,1 Millionen Briefe, 860 Millionen Postkarten, 953,2 Millionen Drucksachen (Halfpenny-Sendungen) und 202,3 Millionen Zeitungen, zusammen 4922,9 Millionen Briefsendungen ausgegeben und bestellt worden. Auf den Kopf der Bevölkerung



entfielen 65,1 Briefe, 19,3 Postkarten, 21,1 Halfpenny-Sendungen und 4,5 Zeitungen, zusammen 110,2 Gegenstände. Wie in anderen Ländern Europas, so hat sich auch in Großbritannien die Stockung in Handel und Wandel recht empfindlich im Postverkehr geltend gemacht. Für alle Arten von Briefsendungen zeigt sich zwar noch eine Verkehrssteigerung; sie ist aber hinter der in früheren Jahren üblichen ganz erheblich zurückgeblieben und betrug für Briefe 1,5, für Halfpenny-Sendungen und Zeitungen 1,4 und für Postkarten gar nur 0,2 v. H. Die geringe Zunahme der Postkarten ist wohl hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß die Beliebtheit der Ansichtskarten stark im Abflauen begriffen ist. Das ist schon seit mehreren Jahren zu beobachten gewesen; denn während noch im Jahre 1904/05 die Zunahme der Postkarten gegenüber dem vorangegangenen Jahre 19,7 v. H. betrug, sank sie im Jahre 1905/06 auf 9, 1906/07 auf 3,9 und 1907/08 auf 3,2 v. H. Auffallend stark ist auch der Rückgang in der Entwicklung des Zeitungsversandes von 5,7 v. H. Steigerung im Jahre 1907/08 auf nur 1,3 v. H. im letzten Jahre. Es scheint, daß die Bewohner der Provinzstädte aus Sparsamkeit in zunehmendem Maße auf das Lesen der teueren hauptstädtischen Zeitungen verzichten und sich mit den Erzeugnissen der örtlichen Zeitungspresse begnügen. Die Zahl der Einschreibbriefe nahm auch nur um 0,5 v. H. zu; sie betrug rund 19¹/₄ Millionen.

Für den Briefpostverkehr mit dem Ausland enthält die englische Poststatistik keine Angaben über die Stückzahl, sondern nur auf Schätzung beruhende Mitteilungen über das Gewicht. Danach wurden im Jahre 1908/09 im ganzen 3,9 Millionen Pfund (1 Pfund gleich 453 Gramm) Briefe und Postkarten und 28,5 Millionen Pfund Drucksachen, Warenproben und Geschäftspapiere nach fremden Ländern und den britischen Kolonien versandt, während 3,3 Millionen Pfund Briefe und Postkarten und 10 Millionen Pfund andere Briefsendungen von dort in Großbritannien eingingen. Die Zahlen für die Drucksachen usw. weisen darauf hin, in welch großem Umfang englische Zeitungen im Auslande gelesen werden, und wie umgekehrt der Engländer sich mit dem Lesen seiner englischen Zeitung begnügt. Nur im Verkehr mit Deutschland, Frankreich und den Vereinigten Staaten von Amerika bleiben die Zahlen für die eingehenden Drucksachensendungen nicht gar zu erheblich hinter denen für die abgehenden Sendungen dieser Art zurück. Im Brief- und Postkartenaustausch ist der Verkehr in ankommender Richtung ebenfalls fast durchweg geringer als in abgehender Richtung, wenn auch hier der Unterschied meist nicht erheblich ist; eine Ausnahme zeigt nur der Verkehr mit Deutschland und mit den Vereinigten Staaten von Amerika, wo die Geschäftswelt gewaltige Anstrengungen zur Ausdehnung der Handelsbeziehungen macht. Während nach Deutschland 410 000, nach den Vereinigten Staaten von Amerika 507 000 Pfund Briefe und Postkarten abgingen, trafen aus den beiden Ländern 448 000 und 537 000 Pfund Briefe und Postkarten in Großbritannien ein; der Briefverkehr nach Frankreich übertraf zwar den nach Deutschland noch um 9000 Pfund, dagegen blieb er in der Richtung aus Frankreich um 65 000 Pfund hinter dem aus Deutschland zurück.

Bemerkenswert ist, daß der Briefverkehr nach dem Ausland und den Kolonien bedeutend stärker gestiegen ist als der Inlandsverkehr, eine Erscheinung, die seit Jahren zu beobachten ist. Trotz der geschäftlichen Stockung im Jahre 1908/09 ist dieser Verkehr um 11,13 v. H. gegen das vorangegangene Jahr gewachsen, während sich im Jahre 1907/08 bei günstigerer Geschäftslage nur eine Zunahme um 9,67 v. H. ergab. Dies ist sicherlich eine Folge der am 1. Oktober 1907 im Weltpostverkehr eingetretenen Gebührenermäßigung für schwerere Briefe und Erhöhung der Gewichtstufen für Briefe von ¹/₂ auf 1 Unze, ferner der Ausdehnung des internationalen Pennyportos (seit dem

1. Oktober 1908) auf den Verkehr mit den Vereinigten Staaten von Amerika. Namentlich diese letzte Portoermäßigung hat auf den Verkehr sehr befruchtend gewirkt, wenn auch der Erfolg hinter der von der Geschäftswelt daran geknüpften Hoffnung weit zurückgeblieben ist, daß der Einnahmeausfall zu einem großen Teile schon im ersten Jahre in der Verkehrszunahme seine Deckung finden werde. Während das Porto für den einfachen Brief dieses Verkehrs von $2^{1}/_{2}$ Pence auf 1 Penny, also um 150 v. H., ermäßigt worden ist, hat sich der Briefverkehr zwischen den beiden Ländern seit Bestehen des ermäßigten Satzes (also in 6 Monaten) nur um 25 v. H. gehoben.

Das Gewicht der Drucksachen usw. nach dem Ausland und den Kolonien hat im Jahre 1908/09 nur um 2,71 v. H. gegen 8,16 v. H. im Jahre vorher zugenommen. Dabei ist allerdings zu beachten, daß im Jahre 1907/08 im Verkehr mit Canada für Zeitungen und Zeitschriften das Porto ganz bedeutend, nämlich von 4 Pence auf 1 Penny für das Pfund, herabgesetzt worden war, während das Jahr 1908/09 keinerlei Portoermäßigung für Drucksachen nach dem Auslande zu verzeichnen hat. Jene Portoherabsetzung, die in ihrer Wirkung überwiegend nur einseitig sein konnte, da der Drucksachenverkehr von Canada nach Großbritannien nur einen Bruchteil des gleichartigen britisch-canadischen Verkehrs ausmacht, ist auch nur dadurch ermöglicht worden, daß die canadische Postverwaltung zur Hebung der Volksbildung sich bereit erklärt hat, die Kosten für die Beförderung der Zeitungs- und Zeitschriftenpakete über See nach Canada zu tragen.

Der Postpaketverkehr weist eine befriedigende Zunahme (um 3,2 v. H.) auf, wenngleich sie ebenfalls gegen das vorangegangene Jahr (um 1,2 v. H.) zurückgeblieben ist. Die Gesamtzahl der beförderten Postpakete belief sich 1908/09 auf rund 113 Millionen oder 2,5 Stück auf den Kopf der Bevölkerung. Nach dem Ausland und den Kolonien gingen 1908/09 2 586 412 gewöhnliche Postpakete und 221 639 Postpakete mit angegebenem Werte ab, während von da 1 393 260 gewöhnliche und 140 782 Wertpakete eingingen. Der Postpaketverkehr in abgehender Richtung war also fast doppelt so groß wie der in ankommender Richtung. Der Postpaketaustausch mit Deutschland überragte den mit anderen Ländern um ein bedeutendes; er betrug im Abgange 435 337, im Eingange 484 576 Stück. An zweiter Stelle erscheint Frankreich mit 291 673 und 260 174, an dritter Stelle Canada mit 280 552 und 116 423, an vierter Britisch-Indien mit 259 205 und 121 543, an fünfter Britisch-Südafrika mit 238 509 und 50 722 Stück; die übrigen Länder bleiben dahinter teilweise beträchtlich zurück. Der Postpaketaustausch mit den Vereinigten Staaten von Amerika zeigt die stärkste Zunahme, was sich durch die Erhöhung des zulässigen Höchstgewichts von 4 Pfund 6 Unzen (2 kg) auf 11 Pfund (rund 5 kg) erklärt. Während bisher im Monat durchschnittlich 3750 Postpakete nach den Vereinigten Staaten von Amerika versandt wurden, hob sich diese Zahl im Jahre 1908/09 auf 5300; im Dezember 1908 gingen sogar 19 344 Postpakete (gegen 11 083 im gleichen Monate des Jahres 1907) dahin ab.

Um die Versendung von Gold, Silber, Juwelen und ähnlichen kostbaren Sachen im Verkehr mit dem Auslande zu erleichtern, führte die britische Postverwaltung am 1. Januar 1909 den Austausch von Wertkästchen (insured boxes) zunächst mit Frankreich und Belgien ein; er ist dann bald darauf auf Deutschland und Niederland und später noch auf andere Länder ausgedehnt worden. Ferner entschloß sich die britische Postverwaltung, im Auslandsverkehr Pakete mit Nachnahme zuzulassen. Dieser Dienst trat am 1. Juni 1908 ins Leben, zunächst aber nur im Verkehr mit Ägypten, Malta, Cypern und einigen

britischen Postanstalten in der Türkei und in Marocco. Seitdem ist er auf eine ganze Reihe britischer Kolonien ausgedehnt worden. Einen nennenswerten Umfang hat der Nachnahmepaketverkehr (Cash on Delivery service) bisher jedoch nicht angenommen, da die Gebühren unverhältnismäßig hoch bemessen sind; in der Zeit vom 12. Juni 1908 bis 31. März 1909 wurden nur 4949 Nachnahmepakete abgesandt und 438 gingen ein. Auch der Wertbriefverkehr mit dem Ausland und den Kolonien weist noch geringe Ziffern auf, obgleich sich, wenigstens in abgehender Richtung, eine starke Steigerung geltend macht. Aufgeliefert wurden im Jahre 1908/09 13 370 Wertbriefe (gegen 11 605 im Jahre vorher), und es gingen 61 555 (gegen 59 491 im Jahre 1907/08) vom Ausland und von den Kolonien ein.

Der wirtschaftliche Niedergang im Jahre 1908/09 hat sich auch im Postanweisungs- und Postnotenverkehr geltend gemacht; es zeigt sich eine Abnahme in der Zahl der inländischen Postanweisungen und Postnoten, wenngleich der Gesamtbetrag der Postanweisungen um ein geringes gestiegen ist; auch im Verkehr mit dem Ausland und mit den Kolonien, namentlich in ankommender Richtung, ist ein größerer Rückgang in Zahl und Betrag zu verzeichnen. Die Zahl der inländischen Postanweisungen betrug 10 232 448, 199 049 oder 1,91 v. H. weniger als 1907/08; davon waren 587 112 telegraphische und 2 969 857 dienstliche Anweisungen. Ihr Betrag von 39,3 Millionen £ übertraf den von 1907/08 um rund 1/4 Million £ oder 0,63 v. H. Die Zahl der Postanweisungen nach und von dem Ausland und den Kolonien betrug 3 148 987 gegen 3 197 178 im Jahre 1907/08, ihr Betrag 8 834 738 £ gegen 9 291 470 £ im Jahre vorher. Besonders auffällig war der Verkehrsrückgang aus den Kolonien — um 50 805 Postanweisungen und 198 654 £ — und aus den Vereinigten Staaten von Amerika — um 38 156 Postanweisungen und 281 016 £ —. Recht beträchtlich war auch der Rückgang im Postnotenverkehr; mit 119 280 000 Postnoten über 46,2 Millionen £ blieb er gegen das vorhergehende Jahr um 4,8 v. H. in der Zahl und um 3,6 v. H. im Betrage zurück. Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß jetzt alle britischen Kolonien mit alleiniger Ausnahme von Canada und dem Australischen Staatenbunde sich an dem Vertriebe der britischen Postnoten beteiligen, und daß der Umsatz in diesem Verkehr fortgesetzt beträchtlich zunimmt; im Jahre 1908/09 wurden in den Kolonien 2 726 000 britische Postnoten zu 1 717 000 £ abgesetzt und 1 659 492 zu 966 850 £ eingelöst, der Verkehr zeigte gegen das Jahr 1907/08 eine Steigerung um 58,9 und 123 v. H.

Seit dem 1. Januar 1909 ist den britischen Postanstalten auf Grund der Old Age Pension Act 1908 die Auszahlung der Altersrenten übertragen. Diese Renten werden in wöchentlichen Teilbeträgen auf Grund von Anweisungen ausgezahlt, die den Postnoten ähneln. In den ersten drei Monaten betrug die Zahl der Rentenanweisungen 7 925 150 mit einem Gesamtbetrage von 1 904 722 £. Der neue Dienst wird daher die Postanstalten, die den Anwärtern auf Altersrenten zudem bei ihren Anträgen mit Rat und Tat beizustehen haben, auf die Dauer sehr stark in Anspruch nehmen. Im weiteren sind infolge eines Finanzgesetzes von 1908, durch das die Erteilung von gebührenpflichtigen Erlaubnisscheinen für gewisse Gewerbe, Betriebe usw. von den Staatsbehörden auf die Grafschafts- und Gemeinderäte übergegangen ist, die Ausfertigung dieser Erlaubnisscheine und die Erhebung der dafür fälligen Gebühren den Postanstalten übertragen worden. Auch diese Leistung stellt eine neue starke Belastung der Postanstalten dar; denn im 1. Vierteljahr (1. Januar bis 31. März 1909) haben die Postanstalten in England und Wales nicht weniger als 2 198 928 derartige Erlaubnisscheine ausgestellt und über die aufgekommenen Gebühren in Höhe von 1 229 983 £ mit 136 Grafschafts- und Gemeinderäten abgerechnet.



Im Postbeförderungsdienste sind verschiedene Verbesserungen vorgenommen worden. Die sogenannte Fishguard-Rosslare-Linie, die bisher nur zur beschleunigten Beförderung einzelner irischer Posten herangezogen wurde, wird jetzt vielfach zur Überführung der amerikanischen Post zwischen Queenstown und dem Westen Englands und Süden von Wales benutzt. Mit der Einstellung von Kraftwagen auf Postkursen ist man weiter vorgegangen; namentlich ist dies auf längeren Kursen geschehen, um die Paketbeförderung zu regeln und zu beschleunigen. Im Jahre 1908/09 sind folgende Städte mit London durch Kraftwagenkurse verbunden worden: Dover, Ramsgate, Southampton, Portsmouth und Reading. Die Einrichtung eines solchen Kurses zwischen Glasgow und Edinburg stand zur Erwägung. Im ganzen gab es Ende 1908/09 gegen 60 Kraftwagenkurse. Auch im überseeischen Verkehr sind einige Verbesserungen eingetreten, so besonders in den Verbindungen nach und von Mombasa und Zanzibar.

Dem Umfange des überseeischen Postverkehrs Großbritanniens entsprechend, zahlt die britische Postverwaltung hohe Summen für Beförderung der Posten an die Dampfschiffsgesellschaften. Insgesamt bezogen diese im Jahre 1908/09 635 298 £, wovon indes die Kolonien 107 343 £ zu zahlen hatten und 100 950 £ von anderen Postverwaltungen zu decken waren, so daß für die britische Postkasse eine Ausgabe von 427 005 £ oder rund $8^1/_2$ Millionen Mark verblieb. Ungefähr drei Viertel dieser Summe entfielen auf die Verbindungen nach den Vereinigten Staaten von Amerika (135 846 £) und mit Ostasien und Australien (179 850 £).

Der Telegrammverkehr wies einen leichten Rückgang (um 1,3 v. H.) auf; die Zahl der beförderten Telegramme betrug 84,8 Millionen gegen fast 86 Millionen Stück im Jahre 1907/08. Dieser Rückgang ist jedoch nur auf Rechnung des Inland-Telegrammverkehrs zu setzen; denn der Telegrammaustausch mit dem Auslande hat eine, wenn auch mäßige Steigerung (von 9 147 000 auf 9 421 000 Stück) aufzuweisen.

Die Herstellung der unterirdischen Telegraphenlinien ist weiter kräftig gefördert worden. Die Untergrundlinie zwischen Glasgow und Edinburg ist im wesentlichen fertiggestellt; die Linie von Newcastle nach dem Süden hat Stockton-on-Tees, die Linie nach Westen Penzance, die Linien von Birmingham und Bristol haben Worcester und Berkeley erreicht. Man hofft, im Laufe des Jahres 1909/10 eine Röhrenanlage von Stockton nach Leeds zu legen, wo die Untergrundlinie von London über Warrington und Manchester endet; die Westlinie soll bis Porthcurno weitergeführt werden, wo Kabel anschließen sollen. Eine zweite, im Bau begriffene Linie zwischen London und Birmingham soll fertiggestellt, und die Röhrenanlage von London nach Canterbury bis Chatham verlängert werden, wo der Anschluß an die Unterseekabel nach dem europäischen Festland erreicht werden soll.

Auf Anregung der Internationalen Pressekonferenz fanden Verhandlungen mit den Kabelgesellschaften statt, um für Pressetelegramme eine Herabsetzung der Gebühren auf die Hälfte der gewöhnlichen Sätze herbeizuführen; es gelang jedoch nur, eine Ermäßigung um ein Viertel zu erreichen. Jetzt beträgt die Wortgebühr für Pressetelegramme nach Australien, Neu-Seeland, Britisch-Indien und Capland nur noch 9 d statt 1 s.

Die im Jahre 1906/07 geschaffene Einrichtung, Telegramme zwischen Orten im Inneren Großbritanniens und Südafrikas nur auf der Landstrecke telegraphisch, zwischen Southampton und Capstadt aber mit der Post zu befördern, hat die Erwartung bisher nicht erfüllt; im Jahre 1908/09 wurden nur 260 der-



artige Telegramme vermittelt. Trotzdem ist die Einrichtung auf den Verkehr zwischen Großbritannien und Britisch-Indien ausgedehnt worden.

Auf Grund des Gesetzes über drahtlose Telegraphie sind im letzten Jahre von der britischen Postverwaltung 28 Gesuche um Einrichtung von Funkentelegraphenanlagen genehmigt worden; diese Anlagen dienten aber ausschließlich Versuchzwecken. Bis zum 31. März 1909 wurden ferner 15 derartige Erlaubnisscheine an Schiffseigner für 72 Schiffe erteilt. Zur Zeit beträgt die Zahl der mit drahtloser Telegraphie ausgestatteten Schiffe der britischen Handelsflotte bereits über 100; die Mehrzahl sind atlantische Dampfer. Durch Vermittlung der Marconigesellschaft wurden im letzten Jahre 1817 Funkentelegramme an Schiffe in See und 22 732 von Schiffen in See befördert. Im Dezember 1908 wurde eine Funkentelegraphenstation der britischen Postverwaltung in Bolt Head dem Betrieb übergeben, so daß jetzt außer den Marconistationen drei Privatstationen (in Cullercoats, Heysham Harbour und Parkeston Quay) und zwei Reichsstationen, diese für die Verbindung zwischen Tobermory und Loch Boisdale (Marconisystem) und zwischen Hunstanton und Skegness (De Forestsystem) bestehen. Auf der Linie Tobermory-Loch Boisdale wurden bei einer besonderen Gelegenheit gegen 300 Telegramme an einem einzigen Tage befördert. Mit der Marconigesellschaft wurden Verhandlungen eingeleitet wegen Erwerbung aller ihrer Landstationen für Bord- und Küstendienst.

Der Ausbau des Fernsprechnetzes der britischen Postverwaltung macht schnelle Fortschritte. Im Jahre 1908/09 sind 141 neue Fernsprech-Verbindungsleitungen von 13 317 englischen Meilen Länge hergestellt worden; insgesamt gab es deren Ende des Jahres 2526 mit 172 670 englischen Meilen Leitung. In 102 Orten wurden neue Fernsprechnetze eingerichtet. In London betrug die Zahl der Fernsprechteilnehmer am 31. März 1909 55 125; ihre Zahl erhöht sich im Durchschnitt wöchentlich um 140. Öffentliche Fernsprechstellen gab es in London 682, 148 mehr als im Jahre vorher. In der Provinz erhöhte sich die Zahl der Teilnehmer im Jahre 1908/09 von 11 579 auf 12 618. Hierbei sind jedoch die vor einigen Jahren erworbenen, vorher Privatgesellschaften gehörenden Orts-Fernsprechnetze von Glasgow mit 8525 und von Brighton mit 1211 Teilnehmern nicht berücksichtigt. Großer Beliebtheit erfreuen sich die »Rural Call Offices«, durch die unter Benutzung der Telegraphenleitungen kleinere Orte mit benachbarten größeren Orten Fernsprechverbindung erhalten. Im Jahre 1908/09 konnten wieder 41 solcher Ämter neu eingerichtet werden. Das Londoner staatliche Fernsprechnetz hatte zu Ende des Jahres 1908/09 eine Ausdehnung von 726 654 englischen Meilen Leitung. Die Länge der in London von der Postverwaltung verlegten Kabelröhren betrug 2417 englische Meilen mit 447 797 Meilen Leitung; davon sind allein im letzten Jahre 190 Meilen Röhren mit 64 727 Meilen Leitung ausgelegt worden. An die National Telephone Company sind 124 571 und an Privatpersonen 41 144 Meilen Leitung vermietet, während 131 974 Meilen Leitung noch unbenutzt liegen. Im Sprechverkehr von Ort zu Ort sind 23,5 Millionen Gespräche geführt worden; das bedeutet gegenüber dem vorhergehenden Jahre eine Zunahme um mehr als $1^1/_2$ Millionen Gespräche oder genau 6,86 v. H.

Die Kosten für Herstellung der Fernsprechanlagen werden nicht auf den laufenden Etat der Post- und Telegraphenverwaltung übernommen, sondern besonders bewilligt und verausgabt. Durch sechs verschiedene, in den Jahren 1892 bis 1907 erlassene Gesetze sind im ganzen 13,3 Millionen £ für Fernsprechzwecke bewilligt worden. Von dieser Summe waren bis zu Ende des Jahres 1908/09 9 450 000 £ flüssig gemacht worden; 41 294 £ waren davon noch nicht verausgabt.



Es sind aufgewendet worden:

| | |
|---|---|
| für Verbindungsanlagen (trunk lines) von Ort zu Ort | 4 682 796 £, |
| für das Londoner Ortsnetz ........................ | 3 324 252 £, |
| für die Ortsnetze in den Provinzen .............. | 1 217 120 £, |
| für noch nicht in Benutzung genommene Materialien | 184 538 £. |

Der Gesamtbetrag des in Fernsprecheinrichtungen angelegten Kapitals muß innerhalb einer bestimmten Frist, die 12 bis 20 Jahre beträgt, aus den Erträgnissen des Fernsprechwesens getilgt und bis zur Tilgung verzinst werden. Bis Ende März 1909 sind im ganzen 2 424 123 £ zurückgezahlt und 845 934 £ zur Zinszahlung aufgewendet worden.

Besondere Fürsorge widmet die britische Postverwaltung seit Jahren der Beschaffung geeigneter Diensträume. Im Jahre 1908/09 wurden 53 eigens für Postzwecke hergestellte neue Posthäuser in Benutzung genommen, 61 sind erweitert oder verbessert worden und 97 sind im Bau oder Umbau begriffen. Zu den im Bau begriffenen gehört namentlich das Londoner General-Postamtsgebäude (der sogenannte König-Eduard-Bau). Es ist so weit vorgeschritten, daß es im Sommer 1910 wird bezogen werden können. Auch der Bau des neuen Dienstgebäudes für das West-Bezirksamt in London macht rasche Fortschritte; die Gebäude der Bezirksämter Süd-Ost, Süd-West, West-Zentrum und Battersea werden erweitert, und das Posthaus des Bezirksamts Nord-West soll vergrößert und umgebaut werden. Die Bautätigkeit der Postverwaltung ist also in London besonders rege. Aber auch in der Provinz wird fleißig gebaut; an größeren, teils im Jahre 1908/09 schon fertiggestellten, teils noch im Bau begriffenen Gebäuden sind zu nennen: die Hauptpostgebäude in Birkenhead, Canterbury, Chelmsford, Dewsbury, Stoke-on-Trent, Warrington, Hull, Nottingham, Sheffield, Bristol, Manchester (Briefsortieramt), Edinburg (General-Postamt) und das Gebäude für das Telegraphen-Materialienlager in Birmingham. Bemerkenswert ist, daß die Kosten für Bauten und Grundstückserwerbungen nur zu einem kleinen Teile aus Postmitteln bestritten, im wesentlichen für Rechnung des Amtes für öffentliche Arbeiten verausgabt werden. Es wurden für diese Zwecke aus der Postkasse nur 55 409 £, aus anderen Fonds aber 619 674 £ gezahlt.

Die Gesamtzahl der Postanstalten betrug Ende März 1909 23 772, davon 1059 in London, 17 268 in England und Wales, 2422 in Schottland und 3023 in Irland. Die Mehrzahl (16 429) war in Landorten eingerichtet (Country Sub Offices); die Zahl der Hauptpostämter belief sich auf 830, davon sind 11 in London. Von diesen Postanstalten waren 177 im Jahre 1908/09 neu eingerichtet worden. Am Postanweisungs- und Postsparkassendienste nahmen 15 257 Postanstalten teil, Telegraphenbetrieb hatten 11 077.

Das Gesamtpersonal der britischen Postverwaltung bestand Ende März 1909 aus 207 947 Köpfen (4350 mehr als Ende des vorigen Jahres); davon waren 93 768 (darunter 13 747 Frauen) in etatsmäßigen Stellen beschäftigt. Von den 114 179 nicht fest angestellten, zum Teil für die Post nur im Nebenamte tätigen Personen waren 31 076 Frauen.

Das finanzielle Ergebnis der britischen Post- und Telegraphenverwaltung war im Jahre 1908/09 bei weitem nicht so befriedigend wie in früheren Jahren. Die Einnahmen sind zwar von 22 580 365 £ im Jahre 1907/08 auf 22 747 530 £ gestiegen, die Zunahme (167 165 £) ist aber viel geringer als seit Jahren. In der Zeit vom 1. April 1899 bis jetzt hat die Einnahmesteigerung jährlich zwischen 514 000 und 1 020 000 £ betragen; für 1908/09 ist sie also hinter der niedrigsten Ziffer der letzten Jahre noch um fast 350 000 £ zurückgeblieben. Dagegen zeigen die Ausgaben eine wesentlich stärkere Steigerung; sie gingen

von 18 717 800 £ im Jahre 1907/08 auf 19 160 166 £, also um 442 366 £ hinauf. Der Überschuß betrug danach 3 587 364 £. Bei diesen Zahlen ist aber noch zu beachten, daß der Wert der für andere britische Staatsverwaltungen durch portofreie Beförderung von Postsendungen und Telegrammen, durch den Vertrieb von Stempelmarken, Erlaubnisscheinen verschiedener Art, Meßtischblättern, Parlamentsdrucksachen usw. und die Auszahlung der Altersrenten geleisteten Dienste, den der Jahresbericht des Generalpostmeisters für 1908/09 mit 411 876 £ (92 405 £ höher als im Jahre vorher) angibt, in den Einnahmen einbegriffen ist, und daß anderseits der größte Teil der Kosten für Bau und Unterhaltung von Posthäusern nicht aus Postmitteln gezahlt wird (diese Kosten betrugen im Jahre 1908/09, wie schon erwähnt, 619 674 £), für Fernsprechanlagen nur die Zinsen, nicht die Herstellungskosten im Etat erscheinen und die Postkasse Witwen- und Waisengelder nicht zahlt. Rechnet man von den Einnahmen jenen Betrag von 411 876 £ ab und zu den Ausgaben nur jene Kosten für Postgebäude hinzu, so ermäßigt sich der Überschuß für 1908/09 schon auf 2 555 814 £ oder rund 51 Millionen Mark. Auf die drei großen Dienstzweige der britischen Postverwaltung (Post, Telegraphie und Fernsprechwesen) verteilten sich die Einnahmen und Ausgaben für 1908/09 wie folgt:

Post: Einnahmen (einschließlich des Wertes der anderen Staatsverwaltungen geleisteten Dienste) 18 125 364 £, 29 121 £ mehr als im Jahre vorher; Ausgaben 13 373 937 £, 264 371 £ mehr als im Jahre 1907/08; Überschuß 4 751 427 £, 235 250 £ weniger als im vorigen Jahr;

Telegraphie: Einnahmen (einschließlich des Taxwertes der gebührenfreien Staatstelegramme) 3 099 724 £, 1216 £ weniger als im Jahre 1907/08; Ausgaben (einschließlich der Zinsen des für die Telegraphenanlagen aufgewendeten Kapitals von 10 867 644 £) 4 218 659 £, 44 776 £ mehr als im Vorjahre; Zuschuß 1 118 935 £, 45 992 £ mehr als im vorigen Jahr;

Fernsprechwesen: Einnahmen (einschließlich des Taxwertes der gebührenfreien Gespräche anderer Staatsverwaltungen) 1 522 442 £, 139 262 £ mehr als im Jahre vorher; Ausgaben 1 567 570 £, 133 219 £ mehr als im vorangegangenen Jahre; Zuschuß 45 128 £, 6043 £ weniger als im Jahre 1907/08.

---

# LITERATUR.

Das gleichzeitige Telegraphieren und Fernsprechen und das Mehrfachfernsprechen. Band VI der von Th. Karrass herausgegebenen Telegraphen- und Fernsprechtechnik in Einzeldarstellungen. Von K. Berger, Ober-Postinspektor im Reichs-Postamt. VIII und 116 Seiten mit 111 in den Text gedruckten Abbildungen. Druck und Verlag von Friedrich Vieweg und Sohn, Braunschweig. 1910. Preis geh. 5 Mark, geb. 6 Mark.

Eine möglichst weitgehende Ausnutzung des vorhandenen Leitungsmaterials wird heute mehr denn je von allen größeren Telegraphenverwaltungen angestrebt. Nicht nur Rücksichten auf die wirtschaftliche Gestaltung des Betriebs, sondern auch allerlei technische Schwierigkeiten, die sich der Vermehrung der Leitungen infolge Überlastung der Gestänge und mangels geeigneter Wege



für die Führung neuer Telegraphen- und Fernsprechlinien entgegenstellen, lassen es angezeigt erscheinen, die wachsenden Bedürfnisse des Verkehrs anstatt durch Herstellung neuer Leitungen möglichst durch Steigerung der Leistungsfähigkeit des vorhandenen Netzes zu befriedigen. Diesem Zwecke dienen auf den großen Telegraphenleitungen die sich immer mehr einbürgernden Vielfach- und Maschinentelegraphen. In anderer Weise wird das Ziel durch Benutzung der Leitungen zum gleichzeitigen Telegraphen- und Fernsprechbetriebe sowie zum Mehrfachfernsprechen erreicht. Die im Laufe der Zeit hierfür angegebenen Einrichtungen und Schaltungen, soweit sie für den Betrieb Bedeutung erlangt haben oder voraussichtlich noch erlangen werden, sind Gegenstand des vorliegenden Werkes, dem wir das Zeugnis nicht versagen können, daß es in bezug auf gründliche, wissenschaftliche und sachkundige Behandlung das Beste darstellt, was in der Literatur bisher auf diesem Gebiet erschienen ist. Die erste Stelle nehmen die bereits 1882 und 1883 veröffentlichten Schaltungen von Rysselberghe für den gleichzeitigen Telegraphen- und Fernsprechbetrieb ein; sie haben sich zwar im Betriebe wegen der bei Einzelleitungen unvermeidlichen Induktionserscheinungen nur an wenigen Stellen erhalten, sind aber für die späteren Einrichtungen vorbildlich geworden. Eine sehr eingehende Behandlung erfährt das Telegraphieren auf Fernsprech-Doppelleitungen, das sich im Bereiche der Reichs-Telegraphenverwaltung als Simultanbetrieb längst Bürgerrecht erworben hat. Die Bedingungen für den günstigsten Stromverlauf und für die Zerlegung der Fernsprech- und Telegraphierströme bei den Endstellen sind gründlich untersucht und die daraus abgeleiteten Schaltungsweisen erschöpfend dargestellt. Das Kapitel über das Mehrfachfernsprechen enthält eine sehr lehrreiche Erörterung der physikalischen Grundlagen und der darauf aufgebauten Apparate und Schaltungen. Im Anhange wird eine zur gleichzeitigen Zweifachtelegraphie dienende, von Picard angegebene Schaltung beschrieben, bei der neben dem gewöhnlichen Gleichstrom der Wechselstrom eines Induktoriums zum Telegraphieren benutzt wird. Die Darstellung ist klar, übersichtlich und auch ohne tiefere mathematische Vorkenntnisse leicht faßlich. Besonders wertvoll sind die vielfachen Literaturhinweise, durch die ein Zurückgehen auf die Quellen wesentlich erleichtert wird. Der Druck und die sonstige Ausstattung des Werkes sind vortrefflich.

---

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**Nr. 11.** BERLIN, JUNI. **1910.**



## Postgeschichtliche Dokumente aus dem fürstlich Thurn und Taxisschen Archiv. 1504 bis 1866 (1909).

Von Archivrat Dr. Josef Rübsam.

Zu den Sonderausstellungen aus Anlaß der Regensburger Oberpfälzischen Kreisausstellung gehört auch eine Sammlung von postgeschichtlichen Dokumenten des fürstlich Thurn und Taxisschen Zentralarchivs.

Der Ehrenpräsident der Oberpfälzischen Kreisausstellung, Seine Durchlaucht Fürst Albert von Thurn und Taxis, dessen Familie seit dem Jahre 1748 in Regensburg residiert, willfahrte bereitwillig dem Wunsche des vorbereitenden Komitees und genehmigte die Beteiligung seines Archivs an diesem Unternehmen.

Der Magistrat der Kreishauptstadt Regensburg stellte durch Beschluß vom 9. November 1909 zur sicheren Bergung der vorzulegenden Archivschätze den Fürstensaal des Rathauses zur Verfügung, ein ehrwürdiges Prunkgemach mit kassettierter Decke und weitberühmten uralten Gobelins, in welchem das »Fürsten-Kollegium« des immerwährenden Deutschen Reichstags seine Sitzungen hielt, und in welchem die kaiserlichen Prinzipalkommissäre aus dem Thurn und Taxisschen Fürstenhause von 1748 bis 1806 ihres Amtes walteten. Dieser Saal, wie geschaffen für eine so wertvolle archivalische Ausstellung, steht mit dem unter Oberbürgermeister H. Geib stilgerecht wiederhergestellten Reichssaale durch einen freiliegenden lauschigen Gang in Verbindung.

Die Ausstellung umfaßt 18 Schaupulte und ebenso viele Tafeln aus Eichenholz mit einer Gesamtfläche von etwa 40 qm und nimmt den ganzen Raum vor der südlichen Fensterflucht des Fürsten-Kollegiums ein.

Bei der Auswahl der Ausstellungsgegenstände galt es vor allem den vorwiegend internationalen Charakter des Thurn und Taxisschen Postwesens vor Augen zu führen, indem diese Anstalt von ihren Anfängen an sich dazu berufen fühlte, den Briefaustausch nicht nur der Souveräne und Regierungen, sondern auch der Bevölkerung des südwestlichen Europas einzurichten und aufrecht zu erhalten.*)

Dies war nur möglich durch das treue Zusammenhalten dieses tatkräftigen, aus der Landschaft Bergamo hervorgegangenen Geschlechts, das über zahlreiche sprachenkundige und geschäftsgewandte Männer verfügte, die an den Mittelpunkten des westeuropäischen Verkehrs festen Fuß faßten und persönlich dem Postwesen vorstanden.

Der Wirkungskreis der Thurn und Taxisschen Reitposten für Brief- und Personenverkehr erstreckte sich von Brüssel und Antwerpen bis nach England und Holland, anderseits bis Mailand, Venedig, Rom und Neapel; von Madrid über französisches Durchgangsgebiet nach den Niederlanden, anderseits nach Basel, Straßburg, Augsburg und Prag; von Lindau nach den Hansestädten; von den Niederlanden über Cöln, Frankfurt, Nürnberg, Regensburg nach Wien. Die später entstandenen Landesposten in den nordischen Ländern, in Preußen, Sachsen usw. wurden nach Taxisschem Muster geschaffen.

Der Taxissche Postbereich vermittelte den Übergangsverkehr zwischen dem östlichen und dem westlichen Europa. Das seit dem Jahre 1615 erbliche kaiserliche Postregal bildete bei der territorialen Zerstücklung des Deutschen Reichs trotz vielseitiger hartnäckiger Anfechtung mehr als dreihundert Jahre ein festes einheitliches Band für die verschiedenen Staaten und Stämme Deutschlands.

Von den reichen Schätzen des fürstlich Thurn und Taxisschen Postarchivs konnte natürlich nur eine kleine Blumenlese (im ganzen 210 Stücke, s. S. 267 ff.) zur Ausstellung gelangen, abgesehen von den 54 Sorten Thurn und Taxisscher Briefmarken, von denen später die Rede sein wird.

Den Stolz des fürstlichen Postarchivs bilden neben einer langen Reihe von internationalen Postverträgen aus dem 16. bis 19. Jahrhundert, von denen mehrere ausgestellt sind, die kostbaren Kaiserurkunden auf Pergament, die meist noch mit den betreffenden Majestätssiegeln versehen sind und in lückenloser Reihe von Maximilian I. bis Franz II. reichen. Daran reihen sich viele Hunderte von kaiserlichen Patenten und Erlassen, die zu Nutz und Frommen des Postwesens gegeben und öfters auch in schönen Einblattdrucken vervielfältigt wurden.

Da die Taxis nicht nur kaiserliche, sondern auch königlich spanische Generalpostmeister waren, so liegt auch eine stattliche Anzahl spanischer Königsurkunden vor, von Philipp I. angefangen bis ins 18. Jahrhundert. Mehrere von der Hand König Philipps II. unterzeichnete Dokumente sprechen den Taxis für ihre ersprießliche Tätigkeit Lob und Anerkennung aus. Der Wahlspruch des fürstlichen Hauses »perpetua fide« wird mit großer Wahrscheinlichkeit auf König Philipp II. zurückgeführt, der bei der Bestätigung des Leonard von Taxis als Generalpostmeister der Niederlande (1565) ausdrücklich anerkannte, daß das zu den Zeiten des Kaisers Friedrich III. von den Taxis eingerichtete Postwesen zum Segen der Staaten und Völker beigetragen habe (les diligences requises pour le service des princes par postes et courriers, dont redondoit le benefice et proufit publique et particulier).

Die Reichsgrafen von Thurn und Taxis erhielten wegen ihrer Verdienste um das Postwesen 1681 die spanisch-niederländische Fürstenwürde und wur-

*) Rübsam, Johann Baptista von Taxis. Freiburg i. B. 1889. S. XVI. 2. 14. usw. Ohmann, Die Anfänge des Postwesens und die Taxis. Leipzig 1909.



den bald darauf im Jahre 1695 auch mit dem erblichen Reichsfürstenstand ausgezeichnet.

Auch mehrere Urkunden französischer Herrscher, so von Ludwig XIV., Ludwig XVIII., Louis Philippe und Kaiser Napoleon III., sowie eine Anzahl kurfürstlicher Erlasse befinden sich unter den ausgestellten Dokumenten.

Der Werdegang der Thurn und Taxisschen Posten und die einzelnen Verwaltungszweige sind veranschaulicht durch Bestallungsdekrete, Anwartschaftsbriefe, Vereidigungen, Instruktionen, Postkonti und Postavisi, Postberichte verschiedener Städte, Paß- und Stundzettel, Postrouten, Posttaxordnungen, Salvaguardien in Kriegszeiten, dienstliche Berichte über Botenwesen, Metzgerposten, Visitationen, Postbeurlaubungen, Portofreitum und dessen Mißbräuche, Beschleunigung des Postenlaufs, Posthorn, Posthornsignale, Postillione, Dokumente über schwedisches und französisches Postwesen auf deutschem Boden, über die Einführung der Posten in Preußen, Kurbayern usw., über Postkaleschen, Zeitungswesen, Reisen von gekrönten Häuptern. Daran reihen sich internationale Postverträge, Postkursbücher, Postkarten, Postsiegel, alte Poststempelabdrücke, Denkmünzen, postgeschichtliche Forschungen und die 54 Thurn und Taxisschen Freimarken auf ganzen Bogen.

Von sämtlichen kaiserlichen Generaloberstpostmeistern liegen Bildnisse vor, mit Ausnahme des Franz II. von Taxis (1541 bis 1543) und seines Nachfolgers, des 1612 verstorbenen Reichsfreiherrn Leonard I. von Taxis.

Die vorliegenden Schriftstücke sind in deutscher, lateinischer, französischer, spanischer, italienischer, englischer und niederländischer Sprache geschrieben, und, insoweit es die Raumverhältnisse gestatten, in der Zeitfolge ausgestellt.

Dem näheren Zwecke der Ausstellung entsprechend steht etwa die Hälfte aller Stücke mit Regensburg, der Oberpfalz und ihrer nächsten Umgebung in Beziehung.

Gleich das erste Stück, das seiner Entstehung nach auf Regensburg zurückgeht, verdient besondere Beachtung.

Am 6. Mai 1541 traf der Stammvater des fürstlichen Hauses, Generaloberstpostmeister Johann Baptista von Taxis, der Kaiser Karl V. auf den Reichstag nach Regensburg begleitet hatte, daselbst seine letztwilligen Verfügungen, namentlich auch über die Verteilung seiner Postgebiete an seine Söhne und Neffen.

In der Zeit des großen Kurfürstentags zu Regensburg, auf dem die Absetzung Wallensteins betrieben wurde, in dem Jahre, als der berühmte Astronom Johannes Kepler daselbst das Zeitliche segnete (1630), erhielt die damalige freie Reichsstadt Regensburg nach längeren Verhandlungen ein kaiserliches Ordinaripostamt nach dem Vorbild älterer Taxisscher Postämter auf deutschem Boden, wie Augsburg, Rheinhausen bei Speyer, Cöln, Frankfurt, Hamburg, Nürnberg und Leipzig.

Da der Sohn des Reichsgrafen Lamoral von Taxis damals erst neun Jahr alt war, so stand das Reichspostgeneralat unter der Vormundschaft seiner geschäftsgewandten Mutter Alexandrine Gräfin von Taxis, einer geborenen von Rye, deren schönes Reiterbildnis in einem kostbaren Gobelin des fürstlichen Schlosses St. Emmeram in Regensburg erhalten ist.

Auf Befehl Kaiser Ferdinands II. übernahm die Generaloberstpostmeisterin Alexandrine von Taxis im Jahre 1630 die Leitung über die zehn Poststationen zwischen Augsburg und dem Böhmerwalde, wodurch nunmehr die beiden Habsburgischen Residenzen zu Madrid und Prag auf dem kürzesten Wege in postalische Verbindung gesetzt wurden. Der erste ständige Taxissche Postmeister in Regensburg, der im Jahre 1630 am 3. November alten Kalenders in sein Amt eingeführt wurde, war der »edele und veste« Wolff Thenn, wie ja die

hochangesehene amtliche Stellung eines kaiserlichen, oder was dasselbe zu bedeuten hat, Taxisschen Postmeisters gerade von Mitgliedern adeliger Geschlechter sehr begehrt und viel umworben zu werden pflegte.

Mit dem Untergange des heiligen römischen Reichs deutscher Nation erlosch auch das Thronlehen des Thurn und Taxisschen Reichspostgeneralats.

Fürst Primas Karl von Dalberg, der damalige Souverän Regensburgs, erklärte am 10. August 1806, »daß er dem Fürsten von Thurn und Taxis und dessen männlicher Descendenz die Posten in seinen Staaten als Lehen überlassen werde, um dem Postwesen andurch eine vorzügliche Einheit zu verschaffen«.

Am 3. März 1808 bestätigte König Maximilian Josef von Bayern die Übernahme der Thurn und Taxisschen Posten durch die Krone Bayern.

Das Posthandbuch für das Königreich Bayern, das 1812 bei F. S. Hübschmann in München erschien, bringt den Personaletat des Königlich Bayerischen Oberpostamts Regensburg und berichtet ausführlich über die damals von Regensburg ausgehenden »65 Postrouten nach verschiedenen Städten«.

Der Generalpostdirektion in München unterstanden in jener Zeit die Oberpostämter Augsburg, Bayreuth, München, Nürnberg, Regensburg und Salzburg.

Einen wesentlichen Bestandteil der heurigen Thurn und Taxisschen Sonder-Ausstellung zu Regensburg bilden die »Franco-Marken« der ehemaligen fürstlichen Postverwaltung, die auf 54 ganzen Bogen in neun großen Tafeln das Interesse des Sammlers erregen.

Das fürstliche Archiv vermißte seither eine vollständige Reihe der Thurn und Taxisschen Briefmarken auf ganzen Bogen, weshalb es unter anderem auch unmöglich war, gelegentlich der großen verkehrsgeschichtlichen Ausstellung, die das fürstliche Haus 1906 in Mailand veranstaltete*), mit diesen Wahrzeichen seiner ehemaligen Posthoheit vor die Öffentlichkeit zu treten.

Um diesem Mangel abzuhelfen, wurde von den noch wohl erhaltenen Originalkupfertypen ein amtlicher Neudruck der völlig oder doch nahezu vergriffenen älteren Sorten in ganzen Bogen veranstaltet, so daß nunmehr neben den aus der Postzeit selbst noch stammenden 21 Markensorten die fehlenden 33 Sorten einem Neudruck unterzogen wurden.

Nach Überwindung großer Schwierigkeiten gelang es der leistungsfähigen Regensburger Firma Georg Brand, unter Aufsicht und Leitung des fürstlichen Archivs einen Neudruck auszuführen, der selbst verwöhnten Ansprüchen genügen dürfte.

Bei der Auswahl des Papiers wurde, was Färbung und Qualität anlangt, möglichste Ähnlichkeit mit den alten Vorlagen angestrebt. Von einer Gummierung der Bogen wurde abgesehen. Für Philatelisten wird es ein leichtes sein, die fünfzig bis sechzig Jahre auseinander liegende alte und neue Auflage zu unterscheiden.

Die einzelnen Bogen haben genau die Größe der alten Originalbogen und sind daher nebst schmaler Umrandung 25 cm breit und 36 cm hoch.

Ein jedes Blatt enthält 150 Marken, und zwar in 15 Reihen zu je 10 Stück, nicht etwa, wie in einem neueren Katalog angegeben ist, 100 Stück.

Die Bogen der zehn farbig durchstochenen Sorten der Kreuzer- und Silbergroschenwährung haben des größeren Spatiums wegen eine Blattgröße von 27,8 zu 39,5 cm.

---

*) Ein Bericht darüber findet sich in der Union Postale, Jahrgang 1906, Heft 12.

Die Markentypen sind bei sämtlichen Ausgaben von gleicher Größe und zeigen das gleiche Markenbild.

Bei unserer chronologischen Aufzählung der fürstlich Thurn und Taxisschen »Franco-Marken«, wie es im Generale vom 22. Dezember 1851 heißt, ist entsprechend der in den Generalverordnungen eingehaltenen Anordnung mit der Kreuzerwährung begonnen. Wo das Datum der Ausgabe bekannt war, ist die betreffende Generalverordnung angegeben.

Die noch aus der alten Postzeit stammenden 21 Sorten sind von den 33 Neudrucken durch ein Sternchen unterschieden.

Hier folgt nun die Aufzählung der Marken im einzelnen.*)

Schwarzer Druck, farbiges Papier, ungezähnt.

| Jahr | Wert | Farbe | Generale |
|---|---|---|---|
| 1852 1./I. | 1 Kreuzer | graugrün | Generale vom 22. XII. 1851. |
| - | 3 - | dunkelblau | |
| - | 6 - | rosa | |
| - | 9 - | gelb | |
| - | 1/2 Silbergroschen | graugrün | |
| - | 1 - | dunkelblau | |
| - | 2 - | rosa | |
| - | 3 - | gelb | |
| 1853 | 3 Kreuzer | hellblau | |
| - | 1 Silbergroschen | hellblau | |
| 1854 | 1/4 - | rotbraun | Generale vom 24. XII. 1853. |
| 1858 | 1/3 - | graubraun | Generale vom 17. VI. 1858. |

Farbiger Druck, weißes Papier, ungezähnt.

| Jahr | Wert | Farbe | Generale |
|---|---|---|---|
| 1859 | 15 Kreuzer | lila * | Generale vom 4. IX. 1859. |
| - | 30 - | orange * | |
| - | 5 Silbergroschen | lila * | |
| - | 10 - | orange * | |
| 1860 | 1 Kreuzer | grün | Generale vom 1. XII. 1859. |
| - | 3 - | hellblau | |
| - | 6 - | rosa | |
| - | 9 - | gelb | |
| - | 1/2 Silbergroschen | grün | |
| - | 1 - | hellblau | |
| 1861 | 1/4 - | hellrot | Generale vom 21. I. 1861. |
| - | 2 - | rosa | |
| - | 3 - | braunrot | |
| 1862 | 3 Kreuzer | rosa | Generale vom 11. I. 1862. |
| - | 9 - | braun | |
| - | 6 - | blau | Generale vom 30. VI. 1862. |
| - | 1/2 Silbergroschen | orange | Generale vom 30. IX. 1862. |

*) Vgl. meinen Aufsatz: Zur Geschichte der Taxisschen Postwertzeichen, eine Zusammenstellung der amtlichen Daten auf Grund authentischer Quellen. In H. Brendickes Deutscher Briefmarken-Zeitung. Berlin 1891, Nr. 9ff.



| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1863 | 1/3 | Silbergroschen | grün | Generale vom 29. I. 1863. |
| - | 1 | - | rosa | |
| 1864 | 1/4 | - | schwarz | Generale vom 1. II. 1864. |
| - | 2 | - | hellblau | |
| - | 3 | - | braun | |

Farbiger Druck, weißes Papier, **farblos durchstochen.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1865 | 1 | Kreuzer | hellgrün |
| - | 3 | - | rosa * |
| - | 6 | - | hellblau * |
| - | 9 | - | hellbraun * |
| - | 1/4 | Silbergroschen | schwarz * |
| - | 1/3 | - | hellgrün * |
| - | 1/2 | - | orange |
| - | 1 | - | rosa |
| - | 2 | - | hellblau * |
| - | 3 | - | hellbraun * |

Farbiger Druck, weißes Papier, **farbig durchstochen.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1866 | 1 | Kreuzer | hellgrün * |
| - | 3 | - | rosa * |
| - | 6 | - | hellblau * |
| - | 9 | - | hellbraun * |
| - | 1/4 | Silbergroschen | schwarz * |
| - | 1/3 | - | hellgrün * |
| - | 1/2 | - | orange * |
| - | 1 | - | rosa * |
| - | 2 | - | hellblau * |
| - | 3 | - | hellbraun * |

Durch diesen Neudruck, der dem fürstlichen Archiv zum Gewahrsam überwiesen ist, wird zum ersten Male ein vollständiges Bild sämtlicher 54 Sorten der ehemaligen fürstlich Thurn und Taxisschen Postmarken auf ganzen Bogen dem Beschauer dargeboten. Es ist dafür Sorge getragen, daß auch für die zukünftigen Geschlechter des fürstlichen Hauses eine lückenlose Reihe dieser »Franco-Marken« erhalten bleibt.

Die Neudruckreihe ist, wie zahlreichen Anfragen gegenüber auch hier bemerkt werden möge, zur Zeit noch nicht verkäuflich.

Erst nach dem Schlusse der Oberpfälzischen Kreisausstellung soll in Berücksichtigung lebhafter Wünsche aus Philatelistenkreisen dem Sammlersport eine sehr beschränkte Anzahl von Bogen zugänglich gemacht werden.

## Katalog der postalischen Dokumente*) aus dem fürstlich Thurn und Taxisschen Archiv (1504 bis 1866 bzw. 1909), die auf der Oberpfälzischen Kreisausstellung zu Regensburg im Jahre 1910 ausgestellt wurden.

1504. Januar 18. Brüssel.

1. König Philipp I. von Spanien trifft mit seinem Hauptpostmeister Franz von Taxis ein Abkommen über die Anlage von Postverbindungen zwischen den Niederlanden, dem Kaiserlichen, dem französischen und dem spanischen Königshofe. Beglaubigte Abschrift.

1514. Februar 27. Innsbruck.

2. Kaiser Maximilian I. verleiht dem Christof von Taxis, dessen Sohn Anton sowie den Gebrüdern Seraphin, Bartholomäus und Jeremias von Taxis den erblichen Reichsadel. Verkleinerte photographische Nachbildung.

1516. November 12. Brüssel.

3. König Karl I. von Spanien trifft mit seinen Hauptpostmeistern Franz und Baptista von Taxis ein Abkommen über die Erhaltung der Posten von den Niederlanden aus nach Spanien, Rom, Neapel, Deutschland und Frankreich. Beglaubigte Abschrift.

1518.

4. Bildnis des Franz von Taxis († 1517) als Donator. Inschrift: »Egregius Franciscus de Taxis pie memorie postarum magister hec fieri fecit. Anno 1518. Nachbildung eines Teppichs der Kollection Spitzer.

1520. Juni 14. Gent.

5. Kaiser Karl V. ernennt den Johann Baptista von Taxis zu seinem Generaloberstpostmeister (chief et maistre general de noz postes par tous noz royaumes pays et seigneuries). Einfache Abschrift.

1527. März 10. Castrum St. Johannis.

6. Karl Herzog von Bourbon beurlaubt den erkrankten Kaiserlichen Generalpostmeister von Mailand, Simon von Taxis, für einen Landaufenthalt auf dessen Schloß in Istrien und für eine Badereise. Mit Unterschrift und Siegel.

1535.

7. Johann Baptista von Taxis, Kaiserlicher Generalpostmeister † 1541. Photographie nach dem Kupferstich von Paul Pontius mit dem Taxisschen Wappen.

1536. November 5. Genua.

8. Kaiser Karl V. bestätigt den Gebrüdern Baptista, Maphe und Simon von Taxis das Oberstpostmeisteramt und insbesondere dem Simon von Taxis das Kaiserliche Postamt zu Mailand. Mit der Unterschrift und dem Siegel des Kaisers.

1541. Mai 6. Regensburg.

9. Letztwillige Verfügungen des Generaloberstpostmeisters Johann Baptist von Taxis, des Stammvaters des Fürstlichen Hauses von Thurn und Taxis, u. a. über die Postämter zu Madrid, Brüssel, Antwerpen, Augsburg, Venedig und Neapel. Beglaubigte Abschrift.

*) Wo nicht ausdrücklich anders erwähnt, sind die ausgestellten Stücke Originale.



1546. Mai 23. Regensburg.

10. Kaiser Karl V. bestätigt dem Seraphin dem Älteren von Taxis die Postämter Hausen (Rheinhausen), Didelsheim, Bobenhain, Augsburg und Roßhaupten. Mit der Unterschrift des Kaisers.

1548. März 23. Brüssel.

11. Leonard von Taxis, Kaiserlicher Rat und Generaloberstpostmeister, gibt dem Leurens de Sancte für seine Witwe und deren Sohn Maximilian die Anwartschaft auf das Postamt zu Braine le Conté. Mit Siegel und Unterschrift. Verkleinerte photographische Nachbildung.

1559. Juli 10. Augsburg.

12. Kaiser Ferdinand I. bestätigt dem jüngeren Seraphin von Taxis, dem Stammvater der Augsburger Linie dieses Geschlechts, die Postämter zu Rheinhausen (bei Speyer) und Augsburg unter Inserierung der einschlägigen Urkunde Kaiser Karls V., dd. Regensburg, 23. Mai 1546. Auf Pergament mit Unterschrift und anhängendem Kaiserlichen Siegel.

1559. Juli 19. Augsburg.

13. Schreiben des Hofpostmeisters Christof von Taxis an Maximilian, König von Böhmen. Mit Unterschrift.

1563.

14. Skizze zum Postkursbuche des Giovanni da l'Herba. Entworfen von Dr. Rübsam.

1565. Dezember 5. Madrid.

15. König Philipp II. von Spanien bestätigt das Generaloberstpostmeisteramt für Leonard von Taxis (messire Leonardo de Tassis, chevalier, chief et maistre general de noz postes), dessen Vorfahren vor etwa 100 Jahren unter Kaiser Friedrich III. das moderne Postwesen zum Nutzen der Fürsten und zum allgemeinen Wohle erfunden hatten. Auf Pergament mit anhängendem, zum Teil abgebröckeltem zweiseitigen Majestätssiegel.

1578. März 10. Augsburg.

16. Schreiben des Kaiserlichen Postmeisters Seraphin des Jüngeren von Taxis an den Hofvizekanzler Sigmund Viehauser bezüglich des Augsburger Botenwesens.

1578. April 30. Madrid.

17. König Philipp II. von Spanien dankt seinem Generaloberstpostmeister Leonard von Taxis für die dem Don Juan de Austria geleisteten Dienste. Mit Unterschrift und Siegel.

1581. Februar 10. Elvas.

18. König Philipp II. von Spanien empfiehlt Lamoral von Taxis, Sohn des Leonard von Taxis, an Alexander Farnese von Parma. Mit Unterschrift.

1596. September 15. Prag.

19. Kaiser Rudolf II. verleiht dem Generalobristpostmeister Leonard von Taxis das Postgeneralat im Deutschen Reiche. Mit Unterschrift und Siegel.

1597.

20. Conto delle lettere des Kaiserlichen Postmeisters Mathias Sulzer in Rheinhausen bei Speyer bezüglich der Venetianer und Frankfurter Briefschaften. Mit einer eigenhändigen Aufzeichnung des Generaloberstpostmeisters Leonard von Taxis auf Blatt 4 verso.

1599. November 5. Venedig.

21. Postaviso des Ferdinand und David de Tassis aus Venedig an den Generaloberstpostmeister Leonard de Tassis in Brüssel.



1600. Dezember 21. Madrid.

22. König Philipp III. von Spanien schreibt an den Erzherzog Albert bezüglich der Verdienste des correo major Leonardo de Tassis. Unterschrift und Siegel.

1604. Juli 1. Brüssel.

23. Instruktion für den Kaiserlichen Postmeister zu Cöln, Johann Coesfelt. Unterschrift des Leonardo de Tassis.

1609. März 28. Rom.

24. Aviso des Antonio de Tassis in Rom nach Brüssel.

1609. August 29. Madrid.

25. Aviso des Grafen von Villamediana (weibliche Linie des spanischen Zweiges derer von Taxis) von Madrid nach Brüssel.

1611. Mai 25. Augsburg.

26. Postzettel des Augsburger Postmeisters Octavio von Taxis nach Rheinhausen und Brüssel.

1611. Oktober 28. Augsburg.

27. Octavio von Taxis, Kaiserlicher Postmeister in Augsburg, berichtet seinem Schwager, dem Kaiserlichen Obersten Hofpostmeister Lamoral von Taxis in Prag, über die zu Regensburg vorgefallene gewaltsame Eröffnung der vom Kaiserlichen Hofe abgesandten Felleisen der Ordinaripost.

1614. Januar 11. Linz.

28. Kaiser Matthias verbietet »die Metzger Posten und andere Neben Bottenwerk«. Einblattdruck.

1614. Juli 8. München.

29. N. März schreibt an Oktavio von Taxis, Obristen Postmeister zu Augsburg und Rheinhausen, bezüglich des vom Herzog Maximilian in Bayern zu entrichtenden »Post- oder Briefgelds«.

1614. Oktober bis Dezember. Venedig.

30. Vierteljahrs-Abrechnung zwischen den Postämtern Venedig und Brüssel über die Antwerpener, Kölner, Augsburger und Frankfurter Briefe.

1615. Juli 27. Prag.

31. Kaiser Matthias verleiht dem Freiherrn Lamoral von Taxis das Generaloberstpostmeisteramt im Reiche als Erb-Mannlehen. Auf Pergament mit Unterschrift und anhängendem Siegel.

1615. September 6. Amberg.

32. Kurpfälzische Verordnung gelegentlich der Errichtung einer Poststation zu Schwarzhofen bei Neunburg v. d. W. auf der Route von Nürnberg an den Kaiserlichen Hof.

1619.

33. Lamoral, Reichsfreiherr von Taxis, Kaiserlicher und spanischer Erbgeneraloberstpostmeister († 1624) mit seinem Wappen. Photographie nach dem Kupferstiche von Lucas Kilian.

1620. September 9. Wien.

34. Kaiser Ferdinand II. schreibt an den Statthalter der Niederlande über den Mißbrauch des Portofreitums. Mit Unterschrift und Siegel.

1623.

35. Cottogno, Ottavio, Compendio delle poste. Milano. 1623. 8°. Große Seltenheit. Aufgeschlagen die Regensburger Postwege.

1623. Dezember 3. Frankfurt.

36. Der Kaiserliche Postmeister zu Frankfurt Johann von den Birghden berichtet dem Freiherrn Lamoral von Taxis u. a. über die Prager und Wiener Post und über eine Postberaubung durch Tillys Soldateska.

1624—1628.

37. Leonard, Reichsgraf von Taxis, Kaiserlicher Erbgeneraloberstpostmeister. Photographie nach einem Gobelin im fürstlichen Schlosse St. Emmeram zu Regensburg.

1624—1646.

38. Alexandrine, Reichsgräfin von Taxis, geb. von Rye, Kaiserliche Generaloberstpostmeisterin. Photographie nach einem Gobelin im fürstlichen Schlosse St. Emmeram zu Regensburg.

1624. März 31. Frankfurt.

39. Aviso des Kaiserlichen Postmeisters Johann von den Birghden nach Brüssel in italienischer Sprache. Photographische Nachbildung.

1624. November 22. Brüssel.

40. Leonard, Reichsgraf von Taxis, Kaiserlicher und spanischer Generaloberstpostmeister in den Niederlanden, Lothringen und Burgund, verleiht dem Charles le Loup das Postamt zu Longwy. Pergament mit Unterschrift und Siegel.

1627. Frankfurt (Main).

41. Kurtze Verzeichnus, auff was Tage und Stundt die Keyserliche ordinary Posten in Frankfurt abgefertigt werden. Einblattdruck. Verkleinerte photographische Nachbildung.

1627. Februar 2. München.

42. Kurfürst Maximilian ersucht den Grafen Leonard von Taxis, er möge den »der calvinischen Sect zugethanen« Amberger Posthalter Christoph Bayerschmidt als einen Anhänger des proscribierten Pfalzgrafen absetzen und das Postamt Amberg einem Katholischen übertragen. Mit Unterschrift und Siegel.

1627. Februar 16. Brüssel.

43. Graf Leonard von Taxis verleiht seinem Vetter Johann Baptista von Taxis die Postämter Augsburg und Rheinhausen. Mit Unterschrift und anhängendem Alliancesiegel Taxis und Rye.

1627. Februar 24. Brüssel.

44. Wappen der Kaiserlichen und spanischen Generaloberstpostmeister Reichsfreiherrn und Grafen von Taxis, wie dasselbe bis 1649 geführt wurde.

1627. Juni 5. Brüssel.

45. Postzettel von Brüssel über Rheinhausen nach Augsburg, von Leonard Grafen von Taxis eigenhändig unterzeichnet. In französischer und in deutscher Sprache.

1624—1628.

46. Die Taxordnung des Erbgeneraloberstpostmeisters Reichsgrafen Leonard von Taxis für das Postamt Köln. Einblattdruck. Photographische Nachbildung.

1629.

47. Postbericht und Taxe des Kaiserlichen Postamts zu Frankfurt (Main). Einblattdruck.

1630. Juli 23. Brüssel.

48. Instruktion für den Kölner Postmeister Johann Coesfelt auf dem Reichstage zu Regensburg, insbesondere bezüglich der Errichtung eines Taxisschen Postamts daselbst.

1630. Oktober 26. Regensburg.

49. Ferdinand II. gliedert die zehn zwischen dem Böhmerwald und Augsburg gelegenen Poststationen dem Reichspostgeneralat an und befiehlt die Errichtung eines ordentlichen Kaiserlichen Postamts in der Stadt Regensburg mit einem katholischen Postmeister. Mit Unterschrift und Siegel.

1630. Oktober 26. Regensburg.

50. Kaiser Ferdinand II. schreibt an Alexandrine Gräfin von Taxis über die zwischen dem Böhmerwald und Augsburg liegenden zehn Poststationen und die Aufrichtung eines ordentlichen Postamts in Regensburg. Mit Unterschrift und Siegel.

1631. Dezember 10. Wien.

51. Kaiser Ferdinand II. schreibt an Alexandrine Gräfin von Taxis über die anzustrebende größere Sicherheit und schleunigere Beförderung der Briefschaften, insbesondere im Bereiche der Postämter zu Frankfurt (Main), Rheinhausen, Nürnberg, Augsburg und Regensburg. Mit Unterschrift und Siegel.

1633. September 29. Feldkirch.

52. Bericht des durch die Schweden von Augsburg vertriebenen Kaiserlichen Postmeisters David Frey an die Gräfin Alexandrine von Taxis.

1635. Dezember 12. Wien.

53. Schreiben des Kaiserlichen Reichshofrats-Präsidenten Hans Ernst Fugger an die Gräfin Alexandrine von Taxis um Befreiung von Postgeld.

1636.

54. Kaiserliche Mandate zur Abschaffung der Metzgerposten und des Nebenbotenwerkes 1578—1636. Gedruckt zu Regensburg bey Christoff Fischer anno 1636. 2°.

1637. Mai 13. Leipzig.

55. Postzettel von Leipzig nach Würzburg. Einblattdruck.

1640. Januar 23. Mainz.

56. Anselm Kasimir, Erzbischof und Kurfürst von Mainz, empfiehlt als »Direktor des Postregals« für den verstorbenen Frankfurter Postmeister Gerhard Vrintz dessen Neffen Johann Baptista von Hoeßwinckel zum Frankfurter Postmeister. Eigenhändige Unterschrift.

1641. Würzburg.

57. Postordnung und Brieftaxe des Postamts Würzburg. Einblattdruck.

1642. Januar 3. Wien.

58. Kaiser Ferdinand III. erläßt ein Patent zum Schutze der Postbeamten und Postillione gegen Mißhandlung durch Postreisende und Kuriere während des Krieges. Mit Unterschrift und Siegel. Einblattdruck.

1643. Januar 26. Rötz in der Oberpfalz.

59. Johann Georg Prögler, Notar und Kaiserlicher Posthalter in Röz, berichtet an die Gräfin Alexandrine von Taxis zu Brüssel über die Postverhältnisse in der Oberpfalz.

1644. November 8. Linz.

60. Kaiser Ferdinand III. schreibt an die Gräfin Alexandrine von Taxis bezüglich der Beförderung der Depeschen der Kaiserlichen Gesandten zu Münster über Nürnberg und Regensburg. Mit Unterschrift.

1644. Dezember 8. Augsburg.

61. Postzettel für die Linie von Augsburg nach Nürnberg, der sein Ziel infolge kriegerischer Ereignisse nicht erreichte. Unterschrift des Kaiserlichen Postmeisters Johann Baptista von Taxis.

1646 bis 1650.

62. Wappen des Generaloberstpostmeisters Reichsgrafen Lamoral Claudius Franz von Thurn und Taxis. Kupferstich nach N. van der Horst von C. Galle junior. Photographische Nachbildung.

1646. Februar 27. Brüssel.

63. Lamoral de la Tour, Graf von Taxis, Erb General Oberst Postmeister im Reich, den Niederlanden, Burgund und Lothringen, bestätigt seinem Vetter Johann Baptista von Taxis die Postämter Augsburg und Rheinhausen. Unterschrift und anhängendes Siegel.

1646. September 11. Fontainebleau.

64. König Ludwig XIV. von Frankreich bestätigt und erneuert die auch für die feindlichen Couriere und Posthäuser gegebene Salvaguardia vom 1. September 1646. Unterschrift und Siegel.

1646. Oktober 4. Münster.

65. Bericht des Kaiserlichen Postmeisters Caspar Arninck zu Münster (Westf.) an den Reichsgrafen Lamoral von Taxis über die Postfreiheit der Kaiserlichen, spanischen und kurmainzischen Gesandten des Friedenskongresses.

1646. November 4. Burbach.

66. Salvaguardia des schwedischen Generals und Feldmarschalls Wrangel für die Posten. Einblattdruck.

1647. Februar 2. Cleve.

67. Friedrich Wilhelm, Kurfürst von Brandenburg, genehmigt mit einem Schreiben an den Kaiserlichen Erbgeneralobristen-Postmeister Grafen von Taxis die Anlage einer Post von Kölln an der Spree über Osnabrück und Münster nach Cleve. Unterschrift und Siegel.

1648. August 10. Linz.

68. Kaiser Ferdinand III. schreibt an den Grafen von Taxis bezüglich der Beschleunigung des Postenlaufs zwischen Regensburg und Passau. Unterschrift mit Siegel.

1648. Dezember 2. München.

69. Abraham Wilderer, kurbayerischer Hofbotenmeister, beschwert sich über den unregelmäßigen Gang der Ordinaripost beim Postmeister in Frankfurt (Main). Abschrift.

1649. Kassel.

70. Nachricht über eine 14-tägige »Post Kalesch« zwischen Kassel und Frankfurt. Einblattdruck.

1649. April 20./30. Königsberg.

71. Originalschreiben des kurbrandenburgischen Ober-Postmeisters Martin Neumann in Königsberg an den Reichsgrafen Lamoral von Taxis über die Anfänge der preußischen Post.

1649. Dezember 2. Wien.

72. Kaiser Ferdinand III. erläßt ein Patent bezüglich der Wiederherstellung und Weiterausdehnung des durch den Krieg in Unordnung gebrachten Reichspostwesens. Mit Siegel.

Um 1650. Mailand.

73. Postbericht der Stadt Mailand. C. G. Quinto stampatore del Regio officio delle poste. Einblattdruck.

Um 1650.

74. Jacob Roelans, Taxisscher Postmeister in Antwerpen. Photographie nach dem Kupferstich von Paul Pontius.



Um 1650. Venedig.

75. Poststationen und Posttarif zwischen Venedig über Rom nach Neapel.

Um 1650.

76. Ein uneröffneter Erlaß Kaiser Ferdinands III. in Angelegenheit des Reichspostgeneralats an Georg Landgrafen zu Hessen. Verschluß mit Pergamentstreif und Oblatensiegel. Siegelseite.

Um 1655.

77. Lamoral Claudius Franz, Reichsgraf von Thurn und Taxis, Kaiserlicher Erbgeneraloberstpostmeister im Reich, Belgien, Burgund und Lothringen (1621—1676) mit seinem Wappen. Kupferstich von R. Collin.

1656. Januar bis März. Augsburg.

78. Abrechnung des Kaiserlichen Postamts Augsburg mit dem Erbgeneralat über das I. Quartal 1656.

1660. Maestricht.

79. Postbericht des Kaiserlichen Postamts zu Maestricht. 1660. Einblattdruck.

Um 1660.

80. Graf Lamoral von Thurn und Taxis gibt in seiner Eigenschaft als Kaiserlicher und spanischer Generaloberstpostmeister die Verbesserungen bekannt, die er im Postverkehr zwischen England und dem Kontinent einführte. Vier Blätter in Quarto. Druck.

1660. Dezember 15. Paris.

81. Originalpostvertrag zwischen der französischen und der Thurn und Taxisschen Postverwaltung über den Transit durch Frankreich via Irun–Paris–Brüssel.

1661. Juni 25. Brüssel.

82. Handschreiben des Grafen Lamoral Claudius Franz von Thurn und Taxis an Coesfelt, Kaiserlichen Postmeister zu Cöln.

1662. Kassel.

83. Nachricht über eine wöchentliche ordinare Fuhre für Reisende von Kassel nach Frankfurt. Einblattdruck.

1664. März 15. Regensburg.

84. Dekret des Kurfürsten Ferdinand Maria an seine Hofkammer bezüglich eines Abkommens mit dem Generaloberstpostmeister Grafen Lamoral von Thurn und Taxis »wegen besserer Bestellung der Posten« und Aufhebung des Nebenpostwesens. Abschrift.

1664. Oktober 3. München.

85. Kurbayerischer Erlaß zur Vollziehung der mit dem Regensburger Postmeister Johann Jakob Öxel getroffenen Abmachungen bezüglich der Aufrichtung der Thurn und Taxisschen Posten in Kurbayern und der Aufhebung des Augsburger, Salzburger, Regensburger und Nürnberger Botenwesens.

1671. Januar. Köln.

86. Verzeichnis der portofreien Briefschaften des Kaiserlichen Postamts Köln.

1676. Dezember 1. St. Germain.

87. Vertrag zwischen Frankreich und Spanien bezüglich der Freiheit der Briefbeförderung während der Kriegeswirren. Mit der Unterschrift und dem Siegel König Ludwig XIV. von Frankreich.

Bald nach 1679. Mai 26.

88. Aktenmäßige Feststellung, wie es in Kurbayern zur Zeit des Kurfürsten Ferdinand Maria mit dem Postfreitum gehalten wurde.

1681. November 21. Straßburg.

89. Erlaß des Generalintendanten der französischen Posten Marquis von Louvois über die Einführung des Postmonopols nach Verdrängung der Thurn und Taxisschen Posten in Straßburg. Einblattdruck.

1683. April 19. London.

90. Vertrag zwischen der englischen und der Thurn und Taxisschen Postverwaltung über die Beförderung der englischen, niederländischen, spanischen, deutschen, nordischen und italienischen Briefschaften. Mit der Unterschrift und dem Siegel des »James duke of York proprietor of the posts of England, Schottland and Yreland«.

1688. November 29. Hamburg.

91. Paß- und Postzettel von Hamburg nach Antwerpen.

1694.

92. Caesareus Turrianus, Glorwürdiger Adler, das ist gründliche Vorstell- und Unterscheidung..... absonderlich aber von dem Ihrer Kayserl. Majest. reservierten Post-Regal. Gedruckt 1694. 4°. Aufgeschlagen: Ludovicus ab Hornick..... vindicatus. S. 98/99.

1697. Oktober 2. Nürnberg.

93. Bericht über die zweimal wöchentlich verkehrende »geschwinde fahrende ordinari Post« zwischen Nürnberg und Dresden. Einblattdruck.

1698. September 26. Nürnberg.

94. Extraordinari Paß- und Stundzettel von Nürnberg nach Braunschweig.

1698. Oktober 17. Wien.

95. Kaiser Leopold I. bestätigt die neuerrichtete Reichspostordnung. Mit Unterschrift und anhängendem Siegel. In Samt gebunden.

1698. Oktober 18. Regensburg.

96. Posttaxordnung für das Kaiserliche Oberpostamt Regensburg.

1699. Januar 22. Nürnberg.

97. Projekt einer Post von Regensburg nach Eger und Leipzig.

Um 1700.

98. Eugen Alexander, Reichsfürst von Thurn und Taxis, Kaiserlicher Erbgeneraloberstpostmeister im Reich und den Niederlanden. Mit dem fürstlichen Wappen. 1652—1714. Kupferstich von C. Vermeulen nach F. de Cook.

1700—1800.

99. Siegel der Kaiserlichen Erbgeneraloberstpostmeister.

1700—1810.

100. Thurn und Taxissche Postsiegel, insbesondere für Regensburg und bayerische Postämter mit dem Reichsadler bzw. dem beigefügten Kaiserlichen Wappen.

1702. März 1. Köln.

101. Fürst Eugen Alexander von Thurn und Taxis verleiht den Jesuiten in Köln Portofreiheit.

1707. Januar 22. Eger.

102. Schreiben des gräflich Paarischen Postmeisters in Eger und Karlsbad Johann Michael Widmann an den Regensburger Postmeister Georg Anton von Sickenhausen über das Projekt einer Post-Kallesche zwischen Regensburg und Eger.

1707. April 16. Regensburg.

103. Bericht über einen zwischen Regensburg und Eger verkehrenden Postwagen nebst Taxe. Einblattdruck.

Um 1715.

104. Anselm Franz, Reichsfürst von Thurn und Taxis, Kaiserlicher Erbgeneralpostmeister im Reich und den Niederlanden. Mit dem fürstlichen Wappen. 1681—1739. Kupferstich von F. Harrewyn.

1715. März 1. Wien.

105. Gedrucktes Patent Kaiser Karls VI. zur Abhilfe von Mißbräuchen und Unordnungen im Betriebe des Reichspostwesens.

1717. Regensburg.

106. Verzeichnis der Regensburger Ordinari Posten. Einblattdruck.

1718. März 17. Regensburg.

107. Georg Anton von Sickenhausen, Kaiserlicher Postmeister zu Regensburg, berichtet u. a. über die Aufrichtung eines ordentlichen Postkurses zwischen Regensburg und Amberg.

1723.

108. Verzeichnis der Regensburger Ordinariposten nebst Staffettentaxe. Einblattdruck.

1724. Florenz.

109. Postbericht der Stadt Florenz. Einblattdruck.

1729. Januar 13. Augsburg.

110. Extra Paß- und Stund-Zettel des Kaiserlichen Postamts zu Augsburg nach Dillingen und Frankfurt.

1729. Februar 17. Regensburg.

111. Der Kaiserliche Postmeister Georg Anton von Sickenhausen berichtet über die Einstellung der fahrenden Post zwischen Regensburg und Eger.

1730. September 18. Schwetzingen.

112. Kurfürst Karl Philipp, Pfalzgraf bei Rhein, schließt mit dem Fürsten Anselm Franz von Thurn und Taxis einen Vertrag über die Bestellung und Unterhaltung der Posten. Unterschrift mit Siegel.

1731. April 16. Regensburg.

113. Der Kaiserliche Postverwalter J. M. Wolff berichtet über die in Aussicht genommene Verlegung des Regensburger Postbureaus und übersendet eine Liste der Theilnehmer des Reichstags und der Portofreiheiten derselben.

1731. Mai 8. Regensburg.

114. Der Thurn und Taxissche Postverwalter Johann Mathias Wolf in Regensburg schließt mit dem Bürger und Knopfmacher Jörg Jakob Steyger einen Vertrag wegen Verlegung des Kaiserlichen Oberpostamts in das Haus desselben der Hauptwacht gegenüber (jetzt Rothdauschersches Haus).

1737.

115. Regensburger Wochenblatt: »Historische Nachrichten.« Gedruckt bei Christian Gottlieb Seiffahrt (in den drei Hacken an der Heyd). 4°.

1738. März 13. Altona.

116. Reichspost-Reuter. Druck.

1739. Dezember 3. Laaber.

117. Diensteid des Kaiserlichen Reichsposthalters Johann Leonard Forster zu Laaber.

1739. Dezember 10. Amberg.

118. Diensteid des Kaiserlichen Reichspostverwalters Johann Georg Hartl zu Amberg.

Um 1740.

119. Kardinal Fleury, Grand maitre et Surintendant des postes Françaises 1726—1743. Kupferstich nach H. Rigaud-Autreau von S. H. Thomassin. Verkleinerte photographische Nachbildung.

1740. März 16. Wien.

120. Kaiser Karl VI. verleiht dem Fürsten Michael von Thurn und Taxis das Kaiserliche und Königliche Postamt in der Stadt Rom als Primogeniturfideikommis. Mit Unterschrift.

1741. Oktober 2. Regensburg.

121. Bericht der Kaiserlichen Postmeisterin Anna Clara von Öxle, geborene Freiin von Otten, in Regensburg u. a. über die Anlegung einer Journaliere von Regensburg über Schierling, Erbersbach, Landshut, Freisingen nach München.

1741. Dezember 14. Regensburg.

122. Anna Clara von Öxle auf Friedenberg, geborene Freiin von Otten, berichtet dem Fürsten Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis über das Projekt einer Post von München über Straubing nach Prag.

1742. Mai 30. Regensburg.

123. Bericht des Oberpostmeisters G. J. Freiherr von Burgau über die neuanzulegende Postroute nach Boehmen.

1744. Februar 12.

124. Postreiseliste mit der Statthalterin Erzherzogin Maria Anna und Erzherzog Carl von Lothringen von Wien nach Brüssel.

1744. Juli 2. Frankfurt.

125. Kaiser Karl VII. erhebt das Reichspostgeneralat zu einem Thronlehen. Mit Unterschrift und anhängendem Siegel. In Samt gebunden.

1744. Dezember 6. Frankfurt.

126. Erlaß der fürstlichen Postverwaltung zur Beschaffung von Zug- und Reitpferden gelegentlich der Reise der Kaiserin von Frankfurt nach München. Druck.

1744. Dezember 28. Pfatter.

127. General Graf zu Ysenburg beklagt sich über die »unerhörte Grobheit« des Posthalters zu Geißelhöring bei Regensburg.

1745. Februar 10. St. Martin.

128. Graf Batthyany, königl. ungarischer General der Cavallerie, schreibt an den Regensburger Oberpostmeister Freiherrn von Burgau bezüglich der Postroute von Passau bis Regensburg.

1745. Februar 19. Regensburg.

129. Bericht des kaiserlichen Oberpostmeisters G. J. Freiherrn von Burgau über die neue Postroute von Regensburg über Kürn und Falkenstein nach Passau.

1746. Januar 22. München.

130. Paß- und Stunden-Zettel nacher Regenspurg. Druck.

1746. Januar 28. Regensburg.

131. Ordinari-Post-Stund-Zettel von Regensburg nach Augsburg.

1746. Februar 4. Regensburg.

132. G. J. Freiherr von Burgau berichtet als Oberpostmeister über das Portofreitum der Reichstagsgesandtschaften.

1746. November 27. Regensburg.

133. Rescript des Fürsten Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis, kraft dessen die Postmeister für Postdiebstähle haftbar gemacht werden. Druck.

1747. Mai 20. Wien.

134. Kaiser Franz I. bestätigt dem Fürsten Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis das Generalat über das Postwesen im Reich und den Niederlanden. Mit Unterschrift und Siegel. In Samt gebunden.

1747. Oktober 1. München.

135. Verzeichnis derjenigen Personen, die bei dem Kaiserlichen Reichs-Ober-Postamt München das »Postfreytum« genießen, darunter auch 14 Klöster.

1747. November 6. Regensburg.

136. Bericht des Kaiserlichen Reichs-Ober-Post-Amts Regensburg über eine ordinarie fahrende Postkalesche von München nach Regensburg und von da über Amberg, Bayreuth, Hof nach Leipzig und Dresden. Druck.

Um 1750.

137. Alexander Ferdinand, Reichsfürst von Thurn und Taxis, Kaiserlicher Erbgeneraloberstpostmeister und Principalkommissarius. Mit dem fürstlichen Wappen. 1704—1773. Verkleinerte photographische Nachbildung eines Kupferstichs des Regensburger Stechers B. G. Friedrich.

Um 1750.

138. Staffetta von Neapel nach Lecce. Druck.

1751. Dezember 13. Wien.

139. Poststundenzettel von Wien nach Brixen. Druck.

1752. September 25. Berlin.

140. König Friedrich II. von Preußen schreibt an den Fürsten von Thurn und Taxis wegen eines verloren gegangenen Geldpakets. Mit Unterschrift.

1753. Paris.

141. Postbericht der Stadt Paris. De l'imprimerie de la Veuve de Latour 1752. Einblattdruck.

1756. Jena.

142. Eber, Ch. L., Geographisches Reise-Post- und Zeitungs-Lexicon von Teutschland, dem Fürsten Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis gewidmet. Jena 1756. 8°. Mit Nachrichten über Regensburg und sein Oberpostamt auf S. 255 bis 260.

1756.

143. Ordinari-Post-Stund-Zettel von Regensburg nach Prag. (Vordere Seite.) Druck.

1756. April 9. Regensburg.

144. Ordinari-Post-Stund-Zettel von Regensburg nach Wien. (Rückseite.) Druck.

1756. Juni 7. Regensburg.

145. Diensteid des Postmeisters Franz Josef Dietterich zu Regensburg, der mit einem Gehalte von 2000 rheinischen Gulden angestellt war. Druck.

1759. Regensburg.

146. Brief-Tax-Ordnung bei dem Kaiserlichen Reichs-Ober-Postamte zu Regensburg. Einblattdruck.

1759. Nürnberg.

147. Postkarte der fränkischen Lande und deren Umgebung (einschließlich Regensburg, München, Augsburg und Ulm). Homaniani heredes. No-

vember 1759. Dem Fürsten Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis gewidmet. Photographische Wiedergabe eines Teiles dieser Karte.

Um 1760.

148. Instruktion für die Officiales des Kaiserlichen Reichs-Oberpostamts zu Regensburg, entworfen von dem Kaiserlichen Reichs-Ober-Postmeister Franz Josef Dietterich zu Regensburg.

1762. Januar 11. Kopenhagen.

149. König Friedrich von Dänemark schließt mit der Thurn und Taxisschen Verwaltung einen Postvertrag. Mit Unterschrift.

1764.

150. Heger, F. J., Tablettes des Postes de l'empire et des provinces limitrophes, dediées a. S. A. S. Monseigneur Alexander Ferdinand, prince de la Tour et Tassis. Mayence. 1764. 8°. Aufgeschlagen: »Cercle de Ratisbonne«. S. 65.

1764.

151. Ein vergoldetes Posthorn.

1769. Mai 29. Ingolstadt.

152. Diensteid der kaiserlichen Postverwalterin Maria Magdalena Wannerin zu Ingolstadt. Druck.

1769. Dezember 20. Brüssel.

153. Erlaß der Kaiserin Maria Theresia über das Postwesen in den Niederlanden. Druck.

1770. September 1. Wien.

154. Kaiserin Maria Theresia bestätigt und verbessert die am 16. April 1695 erlassene oesterreichische Postordnung. Druck.

1772. März 19. Regensburg.

155. Erlaß über das Portofreitum der Lottos in Wetzlar und Burg Friedberg, über die Nüchternheit der Felleisenreiter und über das Alter der Postillione. Druck.

1773. Wien.

156. Plan d'administration pour la petite Poste de Vienne. Druck.

1777. März 4. Regensburg.

157. Maria Anna Mayerin, verwitwete fürstlich Taxissche Hoffourierin und bürgerliche Weingastgeberin, bietet ihr Haus »zum Spiegel« als Poststall an. »Nur zwei katholische Bürger sind bey hiesiger Reichsstadt behauset.«

1779. Mai 7. Regensburg.

158. Erlaß des Fürsten Carl Anselm von Thurn und Taxis zur Unterstützung des Post-Stallmeisters von Hueber in München, des Posthalters Dosch in Schärdingen und des Posthalters Schmidt zu Neukirchen Balbini in ihrem Brandunglück. Druck.

1779. November 1. Regensburg.

159. Die »Zahn und Vischer'sche Behausung« auf dem Neupfarrplatze, die seit zwanzig Jahren als Quartier für das Kaiserliche Reichs-Ober-Postamt diente, wird auf weitere sechs Jahre zu diesem Zwecke gemietet. Der Mietzins wurde am 1. Mai 1802 von 224 fl. bezw. 300 fl. auf 450 fl. erhöht. Abschrift.

1783.

160. Verordnung und Anweisung für die Expeditores und Offizialen, Posthaltern, Conducteurs und Packer der kaiserlichen Reichsordinaire fahrenden Posten. Druck.

1784. April 10. Regensburg.

161. Fürst Carl Anselm von Thurn und Taxis gewährt dem dienstunfähig gewordenen Münchener Oberpostamts-Verwalter F. L. Sponsel eine lebenslängliche Pension von 482 fl. und sichert dessen Gattin einen Witwengehalt von 300 fl. zu. Titulatur des Fürsten in Kupferdruck.

1784. 23./28. August. München/Regensburg.

162. Postvertrag des Kurfürsten Karl Theodor von Bayern mit dem Fürsten Carl Anselm von Thurn und Taxis. Mit Unterschrift und Siegel.

1784. Oktober 22./28. Schwandorf/Plattling.

163. Visitations-Protokoll über Stationen des Regensburger Oberpostamtsbezirkes.

Um 1785.

164. Carl Anselm, Reichsfürst von Thurn und Taxis, Kaiserlicher Erbgeneraloberstpostmeister und Principalkommissarius. 1733—1805. Kupferstich von J. C. Nabholz.

1786. Nürnberg.

165. Neue Postkarte durch ganz Deutschland und durch die angrenzenden Theile. Dem Fürsten Carl Anselm von Thurn und Taxis gewidmet. Mit dem fürstlich Thurn und Taxisschen Wappen. Homannsche Erben in Nürnberg.

1787. Juni 30. Scheer.

166. Bestallungsbrief des Fürsten Carl Anselm von Thurn und Taxis für den zum Postmeister von Wetzlar ernannten fürstlichen Reisemarschall und Musikintendanten Theodor Freiherrn von Schacht. Mit Unterschrift und Siegel an blau-roter Schnur.

1793. Regensburg.

167. Post-Carte von Deutschland, in die Kaiserlichen Reichs Ober- und Postamtlichen Direktionsbezirke eingetheilt, von J. G. C. Hendschel 1793. Dem Erbprinzen Carl Alexander von Thurn und Taxis im Manuscript gewidmet. Verkleinerte photographische Nachbildung.

1796. März 11. Regensburg.

168. Recepisse des Kaiserlichen Reichs-Ober-Post-Amts Regensburg. Druck.

1796. Juni 19. Stuttgart.

169. Passe-Port general für die republikanischen Postbeamten auf deutschem Boden, ausgestellt von Friedrich Cotta in Stuttgart.

1796. August 18. Stuttgart.

170. Friedrich Cotta, der Franken-Republik General- und Oberst-Post-Direktor in Teutschland, fordert in einem Rundschreiben die Thurn- und Taxisschen Postbeamten auf, in den Dienst der Franken-Republik zu treten unter Strafe der Dienstentlassung.

1796. August 31. Stuttgart.

171. Friedrich Cotta schreibt an den Oberpostmeister Baron von Haysdorf in Augsburg u. a., das fürstliche Haus möge sich mit Frankreich vergleichen.

1796. September 1. Stuttgart.

172. Friedrich Cotta an Oberpostamtsdirektor Haysdorf in Augsburg. Mit dem Poststempel »von Stuttgart«.

1796. September 23. Regensburg.

173. Recepisse des Kaiserlichen Reichs-Ober-Postamts Regensburg. Druck.

1799. Januar 15. Friedberg.

174. Erlaß des Reichsfeldmarschalls Erzherzogs Karl an den Fürsten Carl Anselm von Thurn und Taxis bezüglich der Depeschenbeförderung. Unterschrift.

1802. Oktober 21. Paris.

175. Lavallette schreibt an den Freiherrn Vrints-Berberich, Generaldirektor der Reichsposten in Regensburg, über den verschollenen französischen Kurier Maurice Leonor Darras.

1802. November 26. Osterhofen.

176. Brief des dortigen Postverwalters an das Regensburger Oberpostamt mit dem Stempel: »Osterhofen. R. 4.«

1804. Juni 1. München.

177. Schreiben des Kaiserlichen Oberpostmeisters Freiherrn von Pfetten an den Thurn und Taxisschen Hofrat und Archivar Geiger in Regensburg. Mit: »Chargé R. 4. München« gestempelt.

1805. September 25. Regensburg.

178. Der Kaiserliche Reichsoberpostamtsdirektor zu Frankfurt, dermalen in Regensburg, Alexander Freiherr von Vrints-Berberich, ersucht die Postbeamten, während der bevorstehenden Kriegswirren ihr Amt nicht zu verlassen, sondern auf ihrem Posten auszuharren. Druck.

1805. Ende.

179. Siegel-Stempel mit dem großen Wappen des letzten Kaiserlichen Generaloberstpostmeisters Fürsten Carl Alexander von Thurn und Taxis. Schaffhäuser Arbeit.

Um 1806.

180. Carl Alexander, Fürst von Thurn und Taxis, der letzte kaiserliche Erbgeneraloberstpostmeister und Principalkommissär. (1770—1827.) Kupferstich von Ph. v. Stubenrauch nach von Bach.

1806. August 10. Regensburg.

181. Erklärung des Fürsten Primas Karl von Dalberg, daß er dem Fürsten von Thurn und Taxis und dessen männlicher Deszendenz die Posten in seinen Staaten als Lehen überlassen werde, um dem Postwesen dadurch »eine vorzügliche Einheit zu verschaffen«. Unterschrift.

1807. Mai 19. Frankfurt (Main).

182. Fürst Primas Karl von Dalberg, Erzbischof von Regensburg, verleiht dem Fürsten Carl Alexander von Thurn und Taxis die Posten in allen primatischen Landen als erbliches Thronlehen mit der Würde eines Erblandpostmeisters. Unterschrift und anhängendes Siegel. In Samt gebunden.

1808. März 3. München.

183. König Maximilian Joseph bestätigt die Übernahme der Thurn und Taxisschen Posten durch Bayern auf Grund der inserierten Cessionsakte des Fürsten Carl Alexander von Thurn und Taxis, dd. Regensburg 28. Februar 1808. Mit Unterschrift und Siegel.

1808. Mai 5. München.

184. Uebereinkunft des k. bayerischen Staatsministers Freiherrn von Montgelas mit dem primatischen Staatsminister Freiherrn von Albini über das unter fürstlich Thurn und Taxisscher Regie stehende Oberpostamt zu Regensburg. Abschrift.

1808. Juli 16. München.

185. Briefumschlag an den Thurn und Taxisschen Postdirektor von Grub in Regensburg mit »Chargé R. 4. München 16. Jul. 1808« gestempelt.

1810. Mai 9. Regensburg.

186. Dem Regensburger Oberpostamt wird eröffnet, daß das Fürstentum Regensburg am heutigen Tage an seine Excellenz den Divisionsgeneral Grafen von Compans als den Bevollmächtigten des Kaisers Napoleon übergeben wurde, und daß das Oberpostamt bis auf weiteres die Geschäfte fortzuführen habe.

1810. Mai 13. Regensburg.

187. Bericht des Regensburger Oberpostmeisters Hofrats Freiherrn Karg von Bebenburg über die Uebergabe der Stadt und das Fürstentum Regensburg an Kaiser Napoleon.

1812.

188. Posthandbuch für das Königreich Bayern. München F. S. Hübschmann. 8°. Das Personal des königlichen Oberpostamts Regensburg auf S. 63—66.

1812. Februar 27. Frankfurt.

189. Extrapost-Ordnung der Großherzoglich Frankfurter Posten. In deutscher und französischer Sprache. Druck.

1814. September 20. Augsburg.

190. Exemplar der Augsburgischen Ordinari Postzeitung Nr. 225.

1814. September 20. Augsburg.

191. Beilage zur Augsburger Ordinari Post-Zeitung Nr. 225.

1818. Mai 20. Paris.

192. Vertrag zwischen der französischen und der Thurn und Taxisschen Postverwaltung. Unterschrift und Siegel König Ludwigs XVIII. In Samt gebunden.

Seit 1819.

193. Das größere fürstlich Thurn und Taxissche Wappen seit 1819.

1831. August 19. Frankfurt.

194. Verfügung der Thurn und Taxisschen Postverwaltung gegen die Verbreitung der Cholera. Druck.

1833. Januar 25. Frankfurt (Main).

195. Circulare, die Einführung von Posthorn-Signalen betreffend. Mit Notenblatt.

1833. April 2. Frankfurt.

196. Erlaß der Thurn- und Taxisschen Postverwaltung über die Instradierung der Correspondenz nach Amerika.

1835.

197. Alexander Freiherr von Vrints-Berberich, fürstlich Thurn und Taxisscher Generalpostdirektor in Frankfurt (Main). Medaille in Silber.

Um 1836.

198. Bildnis des Fürsten Maximilian Karl von Thurn und Taxis (1802—1871), des letzten wirklichen Erbgeneral- und Erbland-Postmeisters. In Email.

1844. Oktober 25. Paris.

199. König Louis Philippe von Frankreich schließt mit dem Fürsten Maximilian Karl von Thurn und Taxis einen Post-Vertrag. Mit Unterschrift und Siegel. In blauem Samt gebunden.

1846. August 6. Frankfurt.

200. Generale bezüglich der Postillions-Monturen.



1847.

201. Görges, W., deutscher Post-Almanach für das Jahr 1847. Braunschweig. 8°. Aufgeschlagen: Montur der fürstlich Thurn- und Taxisschen Postillione. S. 16.

1852. Februar 28. Brüssel.

202. Postvertrag zwischen Belgien und der Thurn und Taxisschen Postverwaltung. Mit Unterschrift und Siegel des Königs Leopold. In Samt gebunden.

1861. November 25. Paris.

203. Original-Vertrag des Kaisers Napoleon III. mit dem Fürsten Maximilian Karl von Thurn und Taxis über die beiderseitigen postalischen Verhältnisse. Mit Unterschrift und anhängendem Siegel. In blauen Samt gebunden.

1880.

204. Moens, J. B., Timbres de l'Office Tour et Taxis depuis leur origine jusqu'à leur suppression (1847—1867). Bruxelles 1880. 8°.

1889.

205. Rübsam, J., Johann Baptista von Taxis. Nebst einem Excurs: »Aus der Urzeit der Taxisschen Posten.« 1504—1610. Freiburg i. B. 1889. 8°.

1889—1903.

206. Rübsam, J., Postgeschichtliche Forschungen. In der Union Postale. Bern 1889—1903. 4°. Sammelband. Aufgeschlagen: Franz von Taxis, der Begründer der modernen Post, und sein Neffe Johann Baptista von Taxis (1491—1541).

1892—1904.

207. Rübsam, J., Postgeschichtliche Forschungen. Im historischen Jahrbuche der Görresgesellschaft. München 1892, 1900, 1904. 8°. Sammelband. Aufgeschlagen: Aus der Urzeit der modernen Post. 1425—1562.

1893—1905.

208. Rübsam, J., Postgeschichtliche Forschungen. Im Archiv für Post und Telegraphie. Berlin 1893—1905. 8°. Sammelband. Aufgeschlagen: Geschichte der Post im Elsaß und in Lothringen. S. 537—590.

1894.

209. Rübsam, J., Biographische Skizzen der Kaiserlichen Generaloberstpostmeister und anderer hervorragender Glieder des fürstlichen Hauses von Thurn und Taxis. Sonderabdruck aus dem 37. Bande der allgemeinen deutschen Biographie. Leipzig 1894. 8°.

1899. Mai.

210. Albert Fürst von Thurn und Taxis als Protektor der internationalen Postwertzeichen-Ausstellung zu Regensburg. Zwei Medaillen. Avers und Revers.

# LITERATUR.

La France. Passé, Présent, Avenir. Par P. M. Crétin, Licencié en droit de l'Université de Bordeaux et professeur privé à la Kgl. Handels- und Gewerbeschule für Mädchen in Potsdam. Avec 10 Graphiques, 2 Cartes et 1 Plan. 1910, Leipzig und Berlin. B. G. Teubner. 8°. VIII und 184 Seiten. Preis: in Leinwand geb. 2 Mark 40 Pf.

Der Verfasser entwirft in den ersten drei Kapiteln ein übersichtliches kurzes Bild der politischen Geschichte Frankreichs sowie der Geschichte der französischen Literatur und Kunst. Den wichtigsten Inhalt des Buches bilden jedoch die Kapitel 4 bis 7, in denen der Verfasser das gegenwärtige Frankreich schildert, seine staatlichen Einrichtungen, den Einfluß der Bodenverhältnisse und des Klimas auf die verschiedene Entwicklung der einzelnen Landesteile, die Bevölkerung Frankreichs und die Ursachen ihres ziffernmäßigen Rückgangs, die wirtschaftliche Lage der Bevölkerung, die Schul-, Militär- usw. Verhältnisse, Industrie, Handel und Bankwesen Frankreichs, die Verkehrseinrichtungen u. dgl. m. Besonders bemerkenswert sind diese Kapitel durch die überall eingestreuten Vergleiche mit den Verhältnissen anderer Länder, namentlich Deutschlands, die im allgemeinen zutreffend wiedergegeben sind und dem Leser die Bildung eines klaren Urteils über die Verhältnisse Frankreichs erleichtern. Man muß dabei anerkennen, daß der Verfasser, wie er es in seinem Vorworte verspricht, nicht nur gute Einrichtungen lobend hervorhebt, sondern auch offensichtliche Schäden freimütig erörtert. Wenn aber der Verfasser im 8. Kapitel bei seinem Ausblick in die Zukunft nach dem Vorbilde der Vereinigten Staaten von Amerika die Bildung der Vereinigten Staaten von Europa zum mindesten auf wirtschaftlichem Gebiete voraussieht, deren anziehendsten Mittelpunkt Frankreich bilden werde, so dürfte ihn seine überall durchblickende, leicht erklärliche Vaterlandsliebe über das Ziel der nüchternen Erwägungen haben hinausschießen lassen.

Als Anhang ist dem Werke eine anschauliche Schilderung der französischen Hauptstadt und der Pariser beigefügt.

Wer sich über die politischen, wirtschaftlichen und die Kultur betreffenden Verhältnisse Frankreichs und den Gang und die Gründe ihrer Entwicklung unterrichten will, wird in dem Buche ein willkommenes Hilfsmittel finden.

---

Kosmos, Handweiser für Naturfreunde, herausgegeben und verlegt vom Kosmos, Gesellschaft der Naturfreunde, in Stuttgart. Geschäftstelle: Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart. Jährlich 12 Hefte. Für Kosmosmitglieder (Jahresbeitrag 4 Mark 80 Pf.) einschließlich der dazugehörigen Beilagen (fünf Buchveröffentlichungen) kostenlos, für Nichtmitglieder — ohne Beilagen — jährlich 2 Mark 80 Pf. Preis des einzelnen Heftes 30 Pf. Jahrgang 1910, Hefte 2 und 3.

Aus dem Inhalte der vorliegenden Hefte heben wir als für unsere Leser besonders bemerkenswert die nachstehenden Aufsätze hervor: Ozeanographische Umschau von Friedr. Regensberg, Die physikalischen und chemischen Grundlagen der Luftschiffahrt von Professor Dr. Große, Unter afrikanischen Palmen von J. Paul, Über die Schwefelsäure und

die technische Entwicklung ihrer Fabrikation von Dr. Friedrich Klinkerfues, Deutschlands Kalibergbau von Dr. P. Krische, Umschau in der organischen Chemie von Dr. A. Zart und die Fortsetzung des von uns (S. 96, Anm.) schon erwähnten Aufsatzes: »Der Ursprung des Lebens« von Wilhelm Bölsche.

Als erster und zweiter Band der ordentlichen Veröffentlichungen der Gesellschaft für 1910 sind den Heften beigegeben:

Von Pflanzen zwischen Dorf und Trift. Ein Buch für Schönheitsucher. Von Dr. Adolf Koelsch. Mit zwei Tafeln und zahlreichen Abbildungen. 8°. 93 Seiten. Broschiert 1 Mark, geschmackvoll gebunden 1 Mark 80 Pf. und

Auf Vorposten im Lebenskampf. Biologie der Sinnesorgane. I. Fühlen und Hören. Von Dr. H. Dekker. Mit zwei Tafeln und zahlreichen Textabbildungen. 8°. 92 Seiten. Broschiert 1 Mark, geschmackvoll gebunden 1 Mark 80 Pf.

Ferner ist als außerordentliche Veröffentlichung der Gesellschaft erschienen:

Robert Henseling. Sternbüchlein für 1910. Mit zwölf Sternkarten und zahlreichen Abbildungen. 8°. 91 Seiten. Kartoniert 75 Pf. (für Kosmosmitglieder nur 60 Pf.).

Alle drei Bücher sind nach Gediegenheit des Inhalts, Klarheit der Darstellung und Art der Ausstattung vollständig im Rahmen der früheren, von uns bereits wiederholt besprochenen Veröffentlichungen der Gesellschaft gehalten.

---

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**Nr. 12.** **BERLIN, JUNI.** **1910.**



## Drahtlose Telephonie.

Von H. Thurn, Ober-Postpraktikant in Coblenz.

Nachdem im Archiv 1909, S. 312 ff., eine kurze Darstellung des Wesens der drahtlosen Telephonie und eine allgemeine Übersicht über verschiedene Systeme gegeben worden ist, sollen im folgenden die neueste Bauart der wichtigsten Systeme und deren in letzter Zeit erzielte Erfolge eingehender dargestellt werden.

### A. Das System der Gesellschaft Telefunken.

Eine Einrichtung für drahtlose Telephonie nach der neuesten Anordnung*) zeigt die Fig. 1. Diese Station erfordert eine Gleichstromquelle von 440 Volt und ungefähr 6 Ampere. Stehen nur 220 Volt und mindestens 4 Ampere zur

---

Quellen:

Zenneck. Leitfaden der drahtlosen Telegraphie, Stuttgart, 1909.

Fessenden, Radiotelephonie. In »Zeitschrift für Schwachstromtechnik«, Jahrgang 1908.

Nesper. Über drahtlose Telephonie. In »Elektrotechnischer Zeitschrift«, Heft 18 u. 19, 1909.

Nesper. Moderne Radiotelephonie nach Poulsen. In »Jahrbuch der drahtlosen Telegraphie und Telephonie«, Bd. 3, Heft 1, 1909.

Majorana. Experimentaluntersuchungen über drahtlose Telephonie. In »Jahrbuch der drahtlosen Telegraphie und Telephonie«, Bd. 2, Heft 4, 1909.

Drahtlose Telephonie. Mitteilungen aus der Praxis. In »Jahrbuch der drahtlosen Telegraphie und Telephonie«, Bd. 1, 1908.

Schapira. Über den Wirkungsgrad der Hochfrequenz-Lampe mit unterteiltem Lichtbogen.

Broschüren der »Gesellschaft für drahtlose Telegraphie«: »Drahtlose Telephonie« vom Mai 1907 und »Normal-Station für Radiotelephonie« vom Januar 1908.

*) Über die Bauart der Hochfrequenzlampe vgl. Archiv 1909, S. 309/310.

Verfügung, so kann man eine Lampe kurzschließen und die Station für geringere Reichweite (bei 20 m Masthöhe bis 30 km) benutzen. Nach den Angaben der Gesellschaft Telefunken beträgt die gewährleistete Reichweite unter Benutzung eines 30 m hohen Mastes bei 220 Volt 25 km, und bei 440 Volt 40 km.

Der Anschluß der Tischstation an das Gleichstromnetz befindet sich an der rechten Seite des Apparattisches. Die Leitung führt über den Hauptschalter zu den an der rechten Seite des Tisches liegenden Regulierwiderständen und von diesen über die unter dem Tische angebrachten Drosselspulen und über ein Gleichstromamperemeter zu den Bogenlampen. Zur Erzeugung der ungedämpften*) Schwingungen dienen zwei Hochfrequenzlampen zu sechs in Reihe geschalteten Lichtbogenelementen mit Schutzgehäuse. Je mehr Energie ausgesandt werden soll, um so mehr Lampen werden in Reihe geschaltet. Bei 220 Volt Gleichstrom werden 6 Lampen, bei 440 Volt 12 und bei 880 Volt 24 Lampen mit 4 bis 7 Ampere Stromstärke benutzt. Bei 24 Lampen werden etwa 6 Kilowatt Gleichstromenergie zur Schwingungserzeugung aufgewendet, von der 10 v. H. für Strahlungszwecke in Form ungedämpfter Schwingungen nutzbar gemacht werden.

Der Hochfrequenzschwingungskreis enthält einen Kondensator, eine Selbstinduktion, ein Hitzdrahtamperemeter und die Lichtbogen. Die Wellenlänge kann durch Veränderung des Kondensators zwischen 700 und 1200 m geändert werden. In der Regel wird das System auf etwa 900 m abgestimmt.

Über der Selbstinduktion des Schwingungskreises befindet sich eine Spule mit einigen Windungen, die zur Kopplung des Luftleiters dient. In der Mitte des Tisches ist das Mikrophon mit dem Schalltrichter angeordnet. Links davon sehen wir die zum Stöpseln eingerichtete Abstimmspule. Rechts vom Mikrophon befinden sich die beiden Transformatorspulen. Der Luftleiter enthält ein Hitzdrahtamperemeter, das eine Kontrolle über die mikrophonische Beeinflussung der Antennenenergie gestattet.

Das Schwingungsystem, dessen Frequenz und Amplitude sich bis auf $^1/_4$ v. H. konstant erhalten lassen, hat gleichzeitig die Rolle des Braunschen Erregerkreises, der durch Transformation den Luftleiter zum Mitschwingen bringt. Das Mikrophon liegt parallel zu einem Teile der Windungen jener Spule im Luftleiter, der mit dem Kreise induktiv gekoppelt ist. Durch die Membranschwingungen, die die Kohlenkörner mehr oder minder fest gegeneinanderpressen, wird der elektrische Widerstand des Mikrophons, der als Nebenschluß zur Spule aufzufassen ist, verändert. Dies beeinflußt natürlich die Kopplung zwischen Kreis und Luftleiter und somit auch den Energiebetrag, der von dem Luftleiter aufgenommen und ausgestrahlt wird.

Der Umschalter in der Mitte des Tisches dient zum Umschalten von Sprechen auf Hören. Ein Handgriff genügt, um den Hochfrequenzschwingungskreis zu unterbrechen, den Luftleiter vom Geben auf Empfang zu schalten und die Empfangsapparate anzuschließen. Während des Betriebs der Station behält man den Fernhörer am Ohre, so daß zwischen Frage und Antwort nur nötig ist, den Schalter von rechts nach links umzulegen. Als Fernhörer wird ein 1000-ohmiges Telephon mit nur einer Muschel benutzt, das über den Kopf gehängt wird, wobei durch eine Klappe äußere Geräusche von dem nichthörenden Ohre ferngehalten werden.

Auf der linken Seite des Tisches befindet sich der Empfangsapparat, der auf einer durch 4 Porzellanisolatoren unterstützten Hartgummiplatte den

*) Diese werden vielfach auch kontinuierliche Schwingungen genannt, was jedoch, da es auch kontinuierliche Schwingungen gibt, bei denen die Amplitude von Periode zu Periode verschieden ist, nicht ganz treffend sein dürfte.



Schlömilch-Detektor mit Regulier- und Nebenapparaten und den Stöpselanschluß für den Hörer enthält. Hinter dem Empfangsapparate steht ein Selbstinduktionsvariometer, ein Apparat mit zwei ineinandergelegten Spulen,



Fig 1.

deren Lage gegeneinander durch Drehung verändert werden kann. Durch das Variometer werden der Luftleiter und der Empfangskreis auf die ankommenden Wellen abgestimmt.

Die ankommenden Wellen werden dem Schwingungskreise durch den Luftdraht zugeführt, der durch eine Spule induktiv mit dem Schwingungskreise des Empfängers gekoppelt ist und die gleiche Schwingungszahl wie der Sender hat. In dem Empfängerkreise liegt außer der Selbstinduktion und der Kapazität noch die Schlömilchzelle, zu der ein Fernhörer parallel geschaltet ist. Die Wellen erregen die Zelle zu einer bestimmten Empfindlichkeit; die Intensitätschwankungen rufen Schwankungen in der Leitfähigkeit der Zelle hervor, die sich im Fernhörer in derselben Periode bemerkbar machen, in der sie das Sendemikrophon der Senderwelle mitgeteilt hat, so daß man im Fernhörer hört, was in das Mikrophon hineingesprochen wird. Durch die Einschaltung des Detektors unmittelbar in den Luftleiterkreis wird eine reinere Sprachaufnahme ermöglicht, indem jede Verzerrung (Auftreten von zwei Wellen) durch Resonanzerscheinungen vermieden wird. Der Empfänger verliert allerdings infolge der größeren Dämpfung des Luftleiters an Abstimmfähigkeit, so daß beim gleichzeitigen Arbeiten mehrerer Nebenstationen diese mit sehr verschiedenen Wellen arbeiten müssen, wenn sich die Gespräche nicht verwirren sollen. Die Eigenschwingung des Empfängers kann leicht mit Hilfe des Variometers verändert werden.

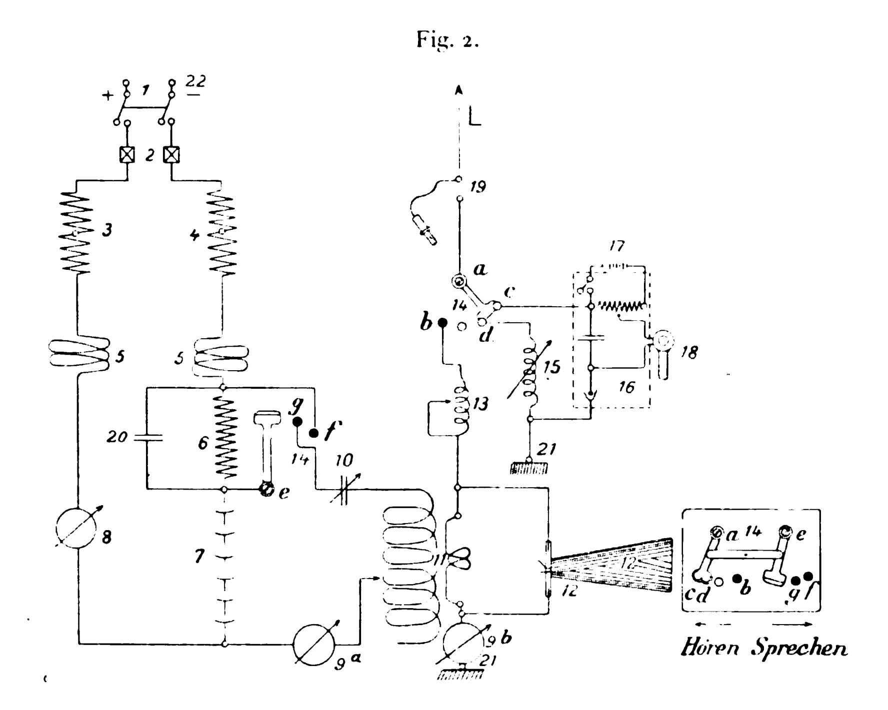
Fig. 2 zeigt die Schaltung einer Telefunkenstation für drahtlose Telephonie. Der Gleichstrom wird von den Klemmen 22 ausgehend durch den Hauptschalter 1, die Sicherungen 2, die Regulierwiderstände 3 und 4, die Drosselspulen 5, das Amperemeter 8 den Lampen 7 zugeführt. Parallel zu den Lampen liegt der Schwingungskreis des Senders, der aus dem regelbaren Plattenkondensator 10, der primären Selbstinduktion 11' sowie dem Amperemeter $9^a$ besteht. Der Umschalter 14 öffnet bei der Stellung »Hören« den Schwingungskreis und schaltet gleichzeitig in die Gleichstromzuführung den Widerstand 6 ein, der bewirkt, daß die Lampen mit bedeutend verminderter Stromstärke weiterbrennen. Der Papierkondensator 20 dient zur Funkenlöschung beim Öffnen des Schalters. Mit dem Schwingungskreis ist der Luftleiter durch die sekundäre Selbstinduktion 11 gekoppelt. Parallel zu dieser liegt das Mikrophon 12; je kleiner sein Widerstand ist, um so kleiner wird die Schwingungsweite im Luftleiter. Dieser wird durch den Stöpsel 19 an den Tisch angeschlossen und durch die Stöpselspule 13 für den Geber auf die verlangte Stelle verlängert. In der Erdleitung des Luftleiters liegt das Amperemeter $9^b$. Die Verlängerung für den Empfang erfolgt durch die veränderliche Selbstinduktion 15. Parallel zu dieser liegt der Empfänger, bestehend aus dem Empfangsbrette mit Schlömilchzelle 16, der Hilfsbatterie 17 und dem Fernhörer 18. Der zweite Hebel des Umschalters 14 legt den Luftleiter bei der Stellung »Sprechen« an den Geber und bei der Stellung »Hören« an den Empfänger, wobei er gleichzeitig den Detektor an das Variometer anschließt. Beim Sprechen ist demnach der Detektor einpolig blockiert. Die Erdleitung ist an Klemme 21 angeschlossen.

Der Betrieb gestaltet sich nun so, daß der Lampenkreis während des Sprechens fortgesetzt ungedämpfte Schwingungen erzeugt. Die Kopplungswindungen des Luftdrahts nehmen hiervon einen bestimmten Energiebetrag auf, der während des Sprechens abwechselnd in das Mikrophon und den Luftdraht geht. Es entsteht so ein Schwanken der ausgestrahlten Energie, das durch die Sprache begründet ist. An der Empfangstation entstehen dadurch bei Verwendung der Schlömilchzelle als Detektor Stromschwankungen, die sich in einem angeschlossenen Fernhörer wieder in Sprachlaute umsetzen.

Bevor man ein Gespräch beginnt, ruft man einige Male »a« in das Mikrophon, damit die Gegenstation abstimmen kann. Ist man mit dem, was man zu sagen hat, fertig, so gibt man ihr ein Stichwort, damit sie sowohl wie der Sprecher zu gleicher Zeit umschalten. Bei einiger Übung ist das gleichzeitige

Umschalten leicht, und Rede und Gegenrede folgen schnell aufeinander. Nach beendetem Gespräche müssen die Hilfsbatterie ausgeschaltet und die Umschalter auf »Sprechen« gestellt werden, um den Detektor abzuschalten. Gleichzeitiges Sprechen und Hören ist also bei dieser Anordnung ausgeschlossen. Auch muß hier, wie bei den übrigen Systemen, der Anruf funkentelegraphisch übermittelt werden. Es ist deshalb zweckmäßig, wenn die eine Station bei Beginn jeder vollen Stunde, die andere bei Beginn jeder halben Stunde — unter Umständen noch in engeren Zwischenräumen — auf Empfang gestellt wird. Dadurch ist es ausgeschlossen, daß die Stationen länger als eine bestimmte Zeit außer Verkehr sind. Ebenso muß derjenige, der zuletzt gesprochen hat, noch einmal anrufen, falls keine Antwort erfolgt, weil es denkbar wäre, daß das Stichwort vergessen oder überhört worden ist. Diese kleinen Mängel verschwinden aber bald nach einiger Übung. Bei Beob-

Fig. 2.




achtung der von der Gesellschaft Telefunken gegebenen Betriebsvorschriften soll das Fernsprechen ohne Draht keine Schwierigkeit machen.

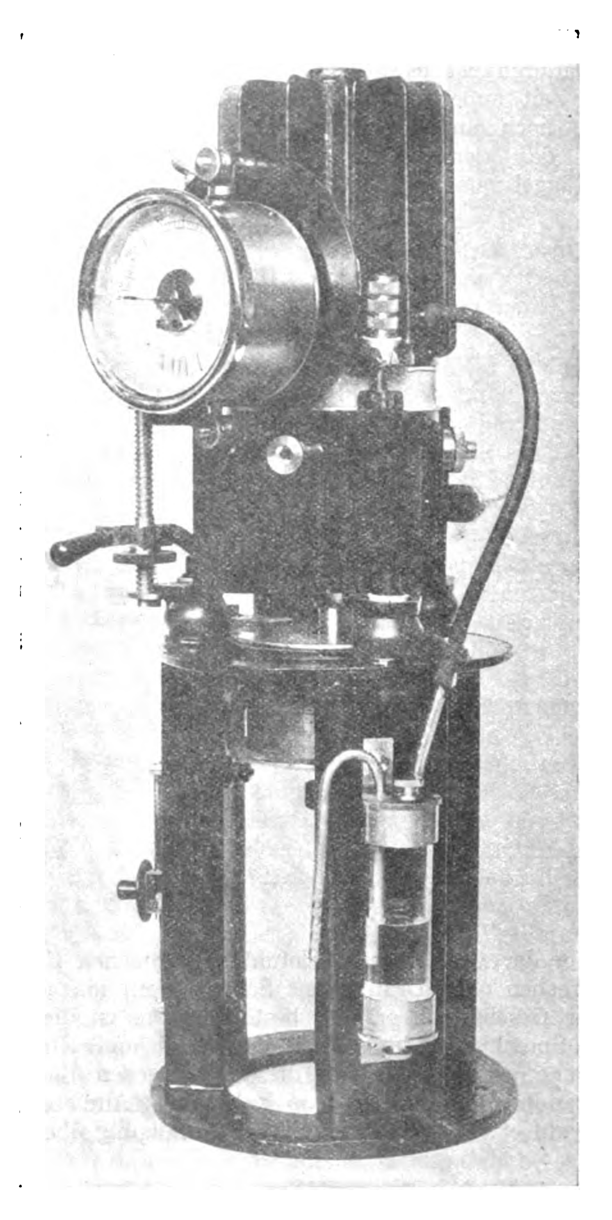
Das von der Gesellschaft erzielte beste Ergebnis ist die am 15. November 1907 erreichte Sprechverbindung zwischen Berlin und Rheinsberg auf etwa 75 km Entfernung. Es betrug bei diesen Versuchen die Masthöhe 26 m und die aufgewandte Primärenergie 440 Volt und 5 Ampere. Eine Vergrößerung der Maste auf etwa 35 m dürfte die Verständigung über etwa 100 km erreichen lassen.

### B. Das Poulsen-Lorenz-System.

Weitere erfolgreiche Versuche hat in den letzten Jahren die Aktiengesellschaft C. Lorenz in Berlin mit dem Poulsenschen System gemacht. Die Aufgabe, ungedämpfte Schwingungen für die Zwecke der drahtlosen Telegraphie und Telephonie herzustellen, wurde zuerst im Jahre 1902 von V. Poulsen

praktisch gelöst. Poulsen wies nach, daß die Duddellsche Anordnung ungedämpfte Schwingungen in der erforderlichen Frequenz und Energie liefert, wenn man den Lichtbogen in Wasserstoff oder ein wasserstoffhaltiges Gas einschließt und auf ihn ein Magnetfeld wirken läßt, dessen Rich-

Fig. 3.



tung senkrecht zur Stromrichtung ist (magnetisches Gebläse). Als positive Elektrode nahm Poulsen eine durch fließendes Wasser gekühlte Kupferelektrode, während als negative Elektrode eine langsam rotierende Bogenlampenkohle benutzt wurde.

Die Poulsensche Anordnung — »Poulsengenerator« genannt — ist in ihrer neuesten Ausführung in Fig. 3 dargestellt. Diese Ausführungsform hat gegenüber der älteren stärkere Elektromagnete und eine kräftige Luftkühlung der

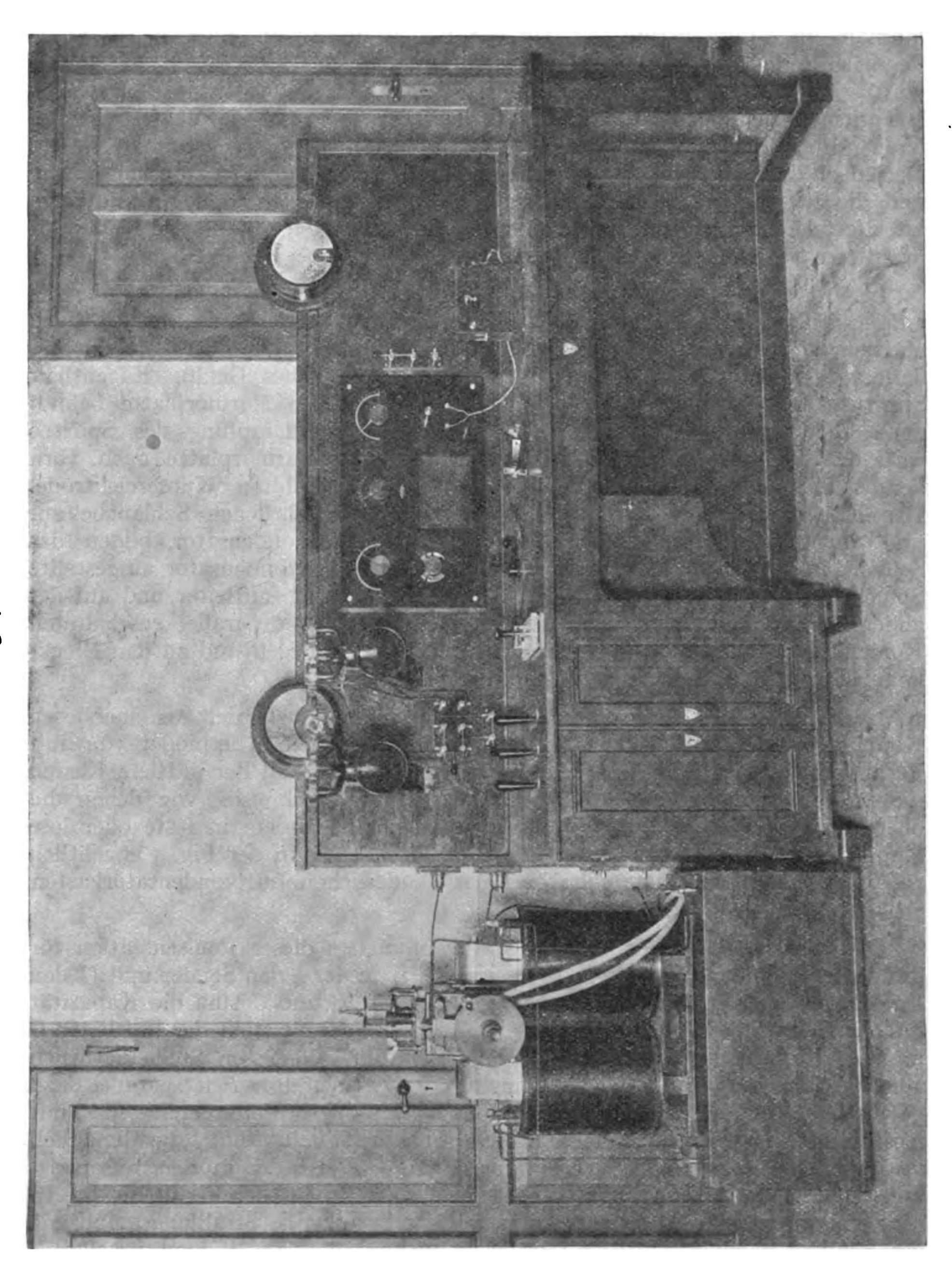


Fig. 4.

Flammenkammer, die zu diesem Zwecke mit Metallrippen versehen ist. Der Lichtbogen brennt senkrecht; die als Rippenkühler ausgebildete Kupferelektrode befindet sich oben, während die aus einem kurzen Stücke Homogen-

kohle hergestellte Kohleelektrode unten angebracht ist. Das Magnetfeld wird durch eine einzige Spule mit senkrechtem Eisenkern erzeugt; ein Eisenring an der Kupferelektrode bringt den Verlauf der magnetischen Induktionslinien in die geeignete Form. Das achsiale Magnetfeld führt den Lichtbogen langsam im Kreise herum, so daß der Bogen immer an einer neuen Stelle der Elektrode übergeht, wodurch eine Drehung der Elektroden überflüssig wird. Diese Einrichtung hat allerdings den Nachteil, daß keine sehr großen Energiemengen umgeformt werden können. Die obere Grenze dürfte bei mittleren Antennenverhältnissen bei etwa 180 Watt Schwingungsenergie liegen. Da jedoch durch den Generator gut sinusförmige Schwingungen zu erhalten sind und die für die drahtlose Telephonie in Betracht kommenden Entfernungen im allgemeinen nicht sehr groß gewählt werden, wurde diese Type bisher für drahtloses Fernsprechen bevorzugt.

In Fig. 4 ist eine Poulsenstation für drahtlose Telephonie dargestellt, die an der linken Tischseite einen Poulsengenerator älterer Form mit kräftigen Magnetspulen und transversalem Magnetfelde besitzt. Auf dem Kasten befindet sich ein kleines den Ölschmiergefäßen ähnliches Gefäß. Es enthält Spiritus, der tropfenweise in die hinter der vorderen Marmorplatte befindliche Lichtbogenkammer niederfällt. Durch die Verdampfung des Spiritus wird die Wasserstoffatmosphäre gebildet. Aus der Marmorplatte nach vorn heraus ragt der Handgriff der durch Wasser gekühlten Kupferelektrode. Das Kühlwasser wird durch die in der Figur ersichtlichen Schläuche zu- und abgeführt. Eine Spule und ein Drehplattenkondensator bilden das Schwingungsystem, das induktiv auf eine hinter dem Kondensator aufgestellte Spule einwirkt. Diese ist auf der einen Seite mit dem Luftleiter und auf der anderen Seite mit einem oder mehreren in Reihe oder parallel geschalteten Kohlenkörner-Mikrophonen verbunden, die an Erde liegen und zu den Blockkondensatoren parallel geschaltet sind.

In der Mitte des Tisches ist der Empfänger angebracht, der aus einer losen Kopplungseinrichtung, einem Resonanzkreis und einem Thermodetektor mit Fernhörer besteht. Von den drei Empfängerkasten enthält der mittlere Kasten die primäre und die sekundäre Spule des Empfängerkreises, von denen die obere drehbar ist und durch Verdrehung gegen die andere in feste oder lose Kopplung zu dieser gebracht wird, wie es noch besser in der Fig. 5 ersichtlich ist, wo man an den Seiten die beiden veränderlichen Luftkondensatorkasten erblickt.

Die Schaltung des Senders und des Empfängers dieser Poulsenstation für drahtlose Telephonie ist in Fig. 6*) dargestellt, in der I den Sender und II den Empfänger zeigt. *A* ist der Lichtbogengenerator, *B* und *C* sind die Kapazität und die Selbstinduktion des Schwingungskreises; hiermit steht der Luftleiter *D* in loser Kopplung. *E* ist der Mikrophonkontakt, an dessen Stelle natürlich auch mehrere verwendet werden können; der Kondensator *F* ist parallel dazu geschaltet. Auf der Empfangseite ist *G* das Empfangsluftleitergebilde, das mit Abstimmitteln versehen werden kann. *H* ist die Selbstinduktion, *J* die allmählich veränderliche Kapazität des Empfangsystems. *K* ist der in den Resonanzkreis eingeschaltete Thermodetektor. Parallel zu *J* liegt der Fernhörer *L*. In dem Thermozellenkreis entstehen durch die schwankende Strahlungsamplitude des Senders zunächst Widerstandschwankungen, die den Widerstandschwankungen des Sendermikrophons proportional sind. Die sich hieraus ergebenden

*) Jahrbuch der drahtlosen Telegraphie und Telephonie, Bd. III, S. 85, und Elektrotechnische Zeitschrift, Heft 18, 1909.



Stromschwankungen rufen im Hörer die ursprünglichen Sprechlaute wieder hervor.

Diese Schaltung ist neuerdings nach den Vorschlägen von Hahnemann

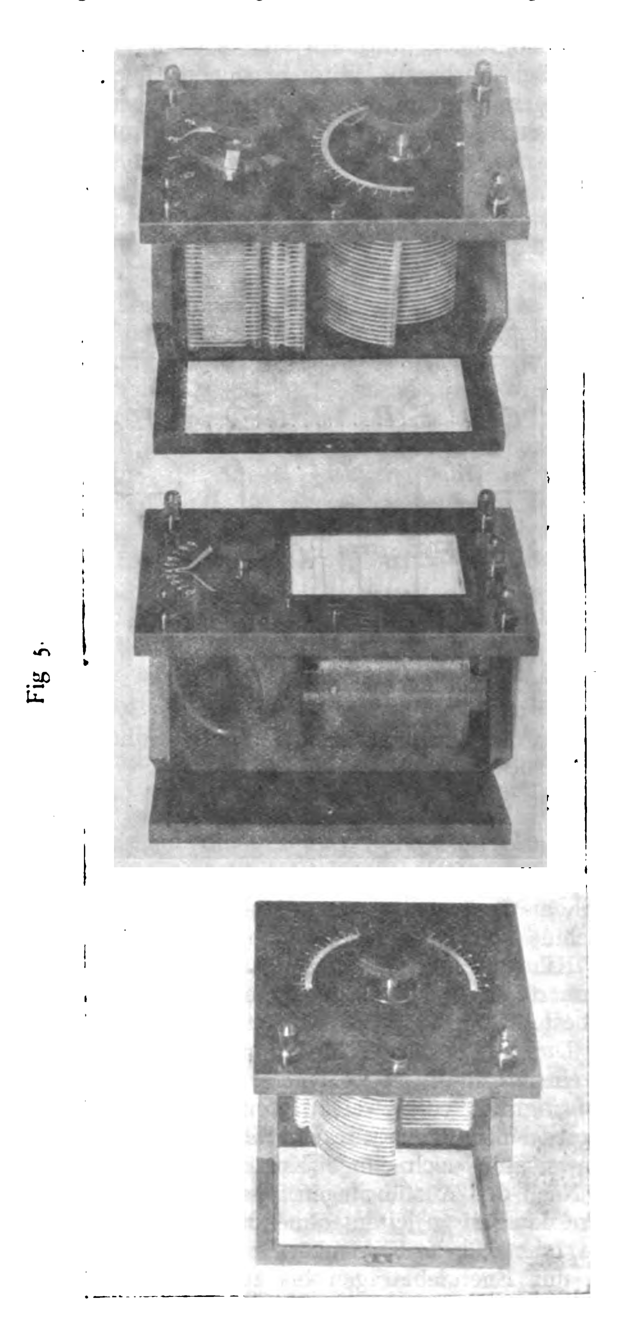


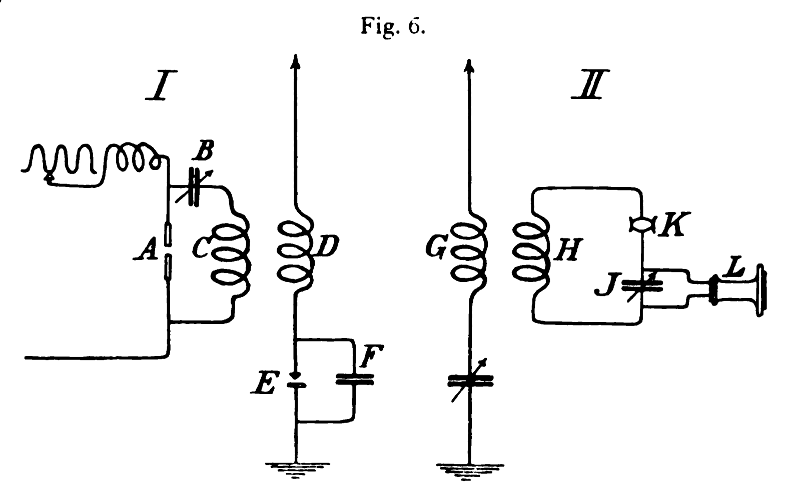
Fig. 5.

und Scheller dahin verbessert worden, daß zwischen Lichtbogengenerator und Luftleiter ein aus einer Kapazität und Selbstinduktion bestehendes System eingeschaltet wurde, wodurch man erzielt, daß das Verhältnis der Lichtbogen-

energie zur Schwingungsenergie ziemlich klein wird, so daß man gute Schwingungen erhält. Mit Rücksicht darauf, daß bei dieser Anordnung die aufgespeicherte Energie schwungradartig an den Luftleiter abgegeben wird, nennt man sie *Schwungradschaltung*.

Solche radiotelephonischen Stationen sind sowohl bei festen und Schiffstationen als auch bei fahrbaren Militär-Stationen angewendet worden. Die Reichweite der fahrbaren Station soll nach den Angaben der Lorenz-Poulsen-Gesellschaft bei Anwendung einer 30 m hohen Schirmantenne ungefähr 50 km betragen.

Fig. 6.




Als größte Reichweite erzielte das Lorenz-Poulsen-System die Übertragung der Sprache zwischen der Poulsen-Station in Lyngby und einer Versuchstation in Weißensee über eine Entfernung von 370 km.

## C. Drahtlose Telephonie nach dem Fessenden-System.

R. A. Fessenden versucht, ungedämpfte Schwingungen für die Zwecke einer drahtlosen Telephonie mit Hilfe einer Hochfrequenzmaschine herzustellen. Die neueste Maschine von Fessenden, die durch eine Dampfturbine betrieben wird, liefert $2^1/_2$ Kilowatt bei einer Frequenz von 90 000/sec.*).

Fessenden benutzt ein besonders gebautes *Trogmikrophon*, das aus einem Specksteinringe besteht, an dem zwei Platten mit Platin-Iridiumelektroden angebracht sind. Durch ein Loch im Mittelpunkte der einen Platte ist ein Stab geführt, der am einen Ende an der Membran, am anderen an einem Platin-Iridiumstücke befestigt ist; die zwei äußeren Elektroden werden mit Wasser gekühlt. Um dieses Mikrophon, das keiner Einstellung bedarf, verwendungsfähig zu machen, müssen noch einige Kohlenkörner in den Innenraum eingeführt werden. Nach den Ausführungen Fessendens**) ist das Mikrophon imstande, 15 Ampere dauernd zu leiten, ohne daß die Verständlichkeit beträchtlich darunter litte, oder daß die Kohlenkörner zusammenbackten. Diese Mikrophone arbeiteten mit Energiebeträgen bis zu $^1/_2$ PS und konnten bei klarer Wiedergabe der Sprache stundenlang im Stromkreis eingeschaltet bleiben.

*) Zenneck, a. a. O. S. 200. Noch größere Generatoren (50 Kilowatt und 50 000 Wechsel) sind im Bau und für die transatlantische Übertragung bestimmt.

**) Zeitschrift für Schwachstromtechnik, 1908, S. 509.



Zur Verstärkung sehr schwacher Ströme benutzt Fessenden noch besondere Mikrophonrelais.

Als Empfänger verwendet Fessenden den Flüssigkeits-Barretter, der aus feinen, in Salpetersäure getauchten Platindrähten von etwa ein zehntausendstel Zoll Durchmesser besteht und auf 5000 Impulse in der Sekunde anspricht. Der zur Aufnahme der Zeichen verwendete Hörer hat einen Widerstand von etwa 1000 Ohm. Aus den bis jetzt vorliegenden Mitteilungen Fessendens über sein radiotelephonisches System kann man sich kein genaues Bild über die benutzten Apparate und Maschinen machen; insbesondere fehlen Schaltungskizzen vollständig. Aus seinen eigenen Veröffentlichungen geht nur hervor, daß sein System des drahtlosen Fernsprechens auf die mechanische Erzeugung ungedämpfter Schwingungen durch Wechselstrommaschinen für hohe Schwingungszahlen hinausläuft.

Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit seines Systems sei bemerkt, daß Fessenden selbst Mitteilungen mit 250 Worten in der Minute radiotelephonisch empfing und augenblicklich mit Apparaten Versuche macht, die 500 Worte in der Minute zu übermitteln gestatten. Fessenden hält die Übertragung durch Radiotelephonie für wesentlich deutlicher als die durch Drahtleitung. Dies führt Fessenden darauf zurück, daß bei der Radiotelephonie keine elektrostatische Kapazität, die die Sprache verzerrt, auftritt, und daß außerdem Telephon-Induktionspulen und Eisenkerne vollständig fehlen. Sogar bei starken atmosphärischen Störungen soll, sofern eine Vorrichtung zur Verhinderung der Interferenz angebracht ist, die Sprachübermittlung nur unwesentlich störend beeinflußt sein.

Eine obere Grenze für die zu überwindenden Entfernungen hat Fessenden nicht angegeben; er hält eine Übertragung zwischen 200 engl. Meilen voneinander entfernten Schiffen mit einem 130 Fuß hohen Luftleiter für leicht angängig. Bereits 1907 war es der Gesellschaft Fessendens, der General Electric Signalling Co., gelungen, ein drahtloses Fernsprechen zwischen New York und Brant Rock, in der Nähe von Boston, auf eine Entfernung von etwa 320 km einzurichten. Das Ziel der Gesellschaft ist, nach Beschaffung größerer Maschinen und unter Benutzung von 200 m hohen Luftleitergebilden einen drahtlosen Fernsprechverkehr zwischen Amerika und Europa zu ermöglichen, wofür sie sich neuerdings die Genehmigung der englischen Regierung verschafft haben will.

### D. Drahtlose Telephonie nach dem System De Forest.

De Forest benutzt als Schwingungserreger den elektrischen Lichtbogen, der ebenso wie bei Poulsen in einer Wasserstoffatmosphäre brennt, die durch eine Spiritusflamme erzeugt wird.

Es ist De Forest gelungen, seine drahtlose Fernsprecheinrichtung außerordentlich gedrängt zusammenzustellen, was Fig. 7*), die die drahtlose Fernsprechstation auf dem amerikanischen Kriegschiffe *Connecticut* darstellt, erkennen läßt. Rechts steht der in Kapazität und Selbstinduktion veränderliche, also abstimmbare Empfängerkreis mit Audion-Detektor, Hörer und sonstigem Zubehör. Links sehen wir den Senderkasten der an der Vorderseite das Mikrophon trägt, während sich an der Seite der Lichtbogen und die Spiritusflamme befinden. In der Mitte ist eine Morsetaste für funkentelegraphischen Verkehr angebracht.

Obwohl die Ergebnisse, die De Forest mit diesem System erzielte, nicht gerade glänzend sind — er selbst gibt die Übertragungsmöglichkeit auf 40 km

*) Elektrotechnische Zeitschrift, Heft 19, 1909.

an —, gelang es ihm doch, die Marineverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika zur Einführung seiner Apparate zu bewegen. Die pazifische Flotte hat ihre Weltreise mit 28 Stationen für drahtlose Telephonie ausgeführt, die sich angeblich bewährt haben.

Auch die im Auftrage der britischen Admiralität von De Forest im Jahre 1908 in Plymouth vorgenommenen Versuche sollen gute Erfolge gehabt und die Anerkennung der marinetechnischen Sachverständigen gefunden haben. Bei diesen Versuchen hat die auf dem *Furious* eingebaute Station auf eine Ent-

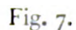
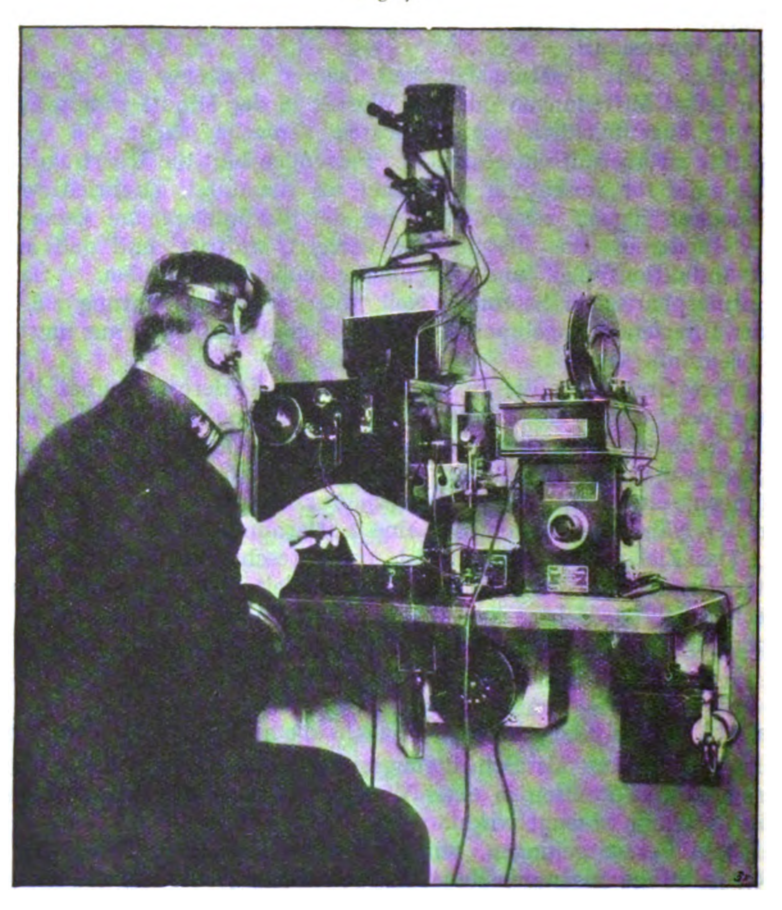


Fig. 7.

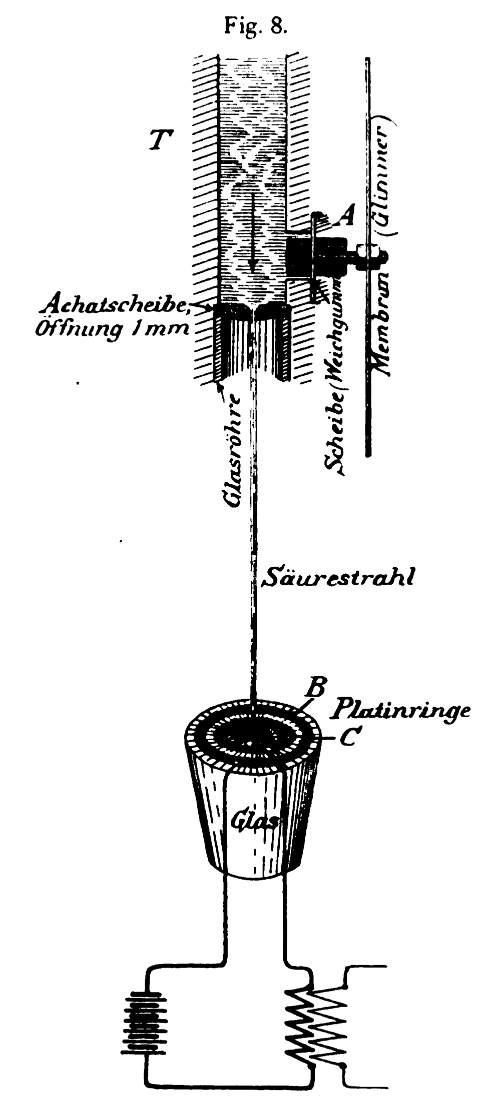


fernung von 50 englischen Meilen mit dem Torpedoschulschiff *Vernon* Fernsprechverständigung erzielt. Um dem Gegner den Inhalt abgefangener Meldungen zu verbergen, wurde ein Zahlenkodex benutzt, der sich bei den Versuchen bewährte.

Neuerdings ist zwischen der Metropolitan Life Insurance Co. und der De Forest Radio Telephone Co. ein Vertrag zustande gekommen, durch den sich die De Forest-Gesellschaft das Recht gesichert hat, in Verbindung mit dem 700 Fuß hohen Turme des Metropolitan-Gebäudes eine drahtlose Telephonstation zu errichten, die eine Stärke von 10 Kilowatt erhalten und imstande

sein soll, Gespräche zunächst auf eine Entfernung von 1000 Meilen zu übermitteln. Eine drahtlose Fernsprechverbindung zwischen New York und Philadelphia, Boston, Montreal, Chicago, Havanna und Cuba wäre hierdurch hergestellt. De Forest ist der Überzeugung, daß bald auch eine drahtlose Fernsprechverbindung New York–Paris möglich sein werde.

Fig. 8.




## E. Drahtloses Fernsprechen nach Majorana.

Die Einrichtung zum drahtlosen Fernsprechen, mit der die italienische Kriegsmarine arbeitet, rührt von Quirino Majorana*) her, der auf der Sendestelle das von ihm entworfene *Wassermikrophon* benutzt, bei dem je nach Bedarf mehr oder weniger angesäuertes Wasser oder reine Säure zur Veränderung des Ohmschen Widerstandes entsprechend den Veränderungen der von der Tonquelle ausgesandten akustischen Wellen verwendet wird.

Als Sender benutzt Majorana einen Generator für nahezu ungedämpfte Wellen oder einen Poulsenschen Lichtbogen-Generator.

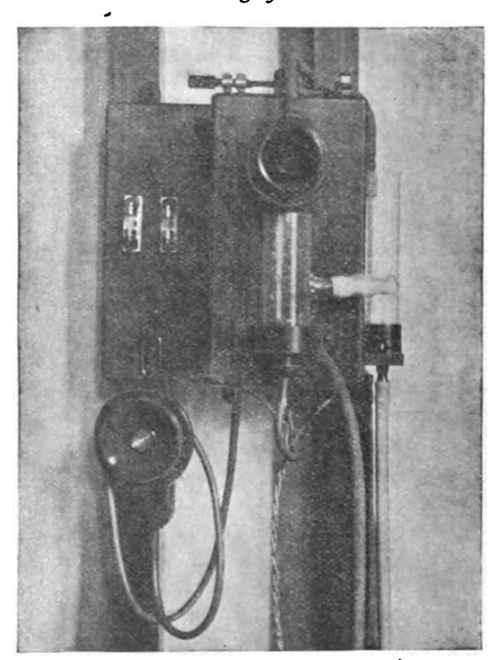
Das hydraulische Mikrophon beruht auf folgender Grundlage. Aus einer engen Öffnung eines Zuleitungsrohrs $T$ (Fig. 8) läßt man einen Flüssigkeitstrahl senkrecht ausfließen, der eine Strecke lang zylindrisch verlaufen wird, um sich dann zusammenzuziehen und darauf in Tropfen zu zerfallen. Mechanische auf das Rohr $T$ einwirkende Störungen begünstigen die Tropfenbildung; treten diese Störungen plötzlich auf, so rückt der Punkt, wo die Tropfenbildung beginnt, näher an die Ausflußöffnung heran. Läßt man auf das Rohr $T$ oszillatorische Störungen akustischer Art einwirken, so kann man die Auflösung in Tropfen in beliebigem akustischen Rhythmus erzeugen. Majorana hat es nun erreicht, »daß der Flüssigkeitstrahl Einschnürungen erfährt, die man als annähernd proportional der Stärke der auf $T$ wirkenden Stöße ansehen kann, und zwar für Perioden, die innerhalb sehr weiter Grenzen liegen, wie sie in der menschlichen Stimme vorkommen«. Majorana erzielt dies dadurch, daß er die auf den Strahl wirkenden mechanischen Störungen sich in passende Druckänderungen im

*) Majorana berichtet im Jahrbuch der drahtlosen Telegraphie und Telephonie, Heft 4, 1909, Bd. 2, ausführlich über die von ihm ausgeführten Versuche und über sein System.

Innern des Zuleitungsrohrs nahe der Ausflußmündung umsetzen läßt. Das Rohr ist aus starrem Stoffe gefertigt, ausgenommen das Stück *A*, das eine ziemlich dünne und elastische Wandung hat und mit einer schwingenden Membran verbunden ist, so daß die durch die Sprache hervorgerufenen Schwankungen der Membran durch *A* auf den auf die Ausflußmündung wirkenden Flüssigkeitdruck übertragen werden. Die Flüssigkeitmasse ändert sich nach Maßgabe der durch die Membran übertragenen Schwingungen fortgesetzt und stellt daher auf den beiden Platinringen *B* und *C* eine leitende Verbindung mit veränderlichem Widerstande her. Der Apparat kann somit als Mikrophon verwendet werden.

In der Fig. 9 ist eine Gesamtansicht des Majorana-Mikrophons gegeben. Wir sehen das Mikrophon mit dem darunter befindlichen Glasgefäß, in das der Flüssigkeitstrahl (Schwefelsäure) niederfällt. Rechts befindet sich eine Gas-

Fig. 9.



lampe, die die sich entwickelnden Schwefelsäuredämpfe beseitigt. Die Schläuche dienen zur Zuführung und Ableitung der Flüssigkeit und des Gases. Ein Knebelumschalter oberhalb des Apparats ermöglicht dessen Inbetriebsetzung.

Majorana hat bereits im Jahre 1905 mit einem solchen Mikrophon auf einer Leitung Rom–London (etwa 2000 km) sprechen können, was bei Benutzung gewöhnlicher Mikrophone nicht möglich gewesen wäre. Da das hydraulische Mikrophon große Stromstärken aushalten kann und auch der Spannungsunterschied zwischen den Elektroden sehr hoch sein darf, eignet es sich sehr gut für die drahtlose Telephonie und kann unbedenklich in den Luftleiterkreis eingeschaltet werden, ohne daß ein Verbrennen oder eine Erwärmung eines seiner Teile zu befürchten wäre.

Als Empfänger benutzt Majorana entweder thermische (bolometrische) Detektoren oder das Audion von De Forest. Bei Verwendung eines thermoelektrischen Elements, das aus Eisenkies und metallischem Platin besteht,

ist der Empfangsluftleiter durch eine verstellbare Selbstinduktion zur Erde abgeleitet und versetzt durch Resonanz einen Ortskreis in Schwingung. Im Nebenschlusse zu dem veränderlichen Kondensator dieses Schwingungskreises liegt ein zweiter Kondensator von sehr geringer Kapazität, der mit dem thermoelektrischen Kontakt in Reihe geschaltet ist und diesen durch Erwärmung zum Sitze einer elektromotorischen Kraft macht, die einen Strom durch ein zur Abstimmung des Empfangsapparats eingeschaltetes Galvanometer und den Hörer sendet. Bei Schwankungen in der Stärke der ankommenden Wellen treten im Hörer Töne auf, deren Energie ein Teil derjenigen ist, die der Empfangsluftleiter auffängt.

Bei seinen Versuchen wurde Majorana in ausgedehntem Maße von dem italienischen Marineministerium unterstützt, das ihm den Torpedojäger *Lanciere* zur Verfügung stellte und die Benutzung der amtlichen Küstenstationen gestattete. Als größte Reichweite, die Majorana vorläufig mit seinem System überbrückt hat, wird die Strecke Monte San Giuliano bei Trapani (Sizilien)–Rom, eine Entfernung von 420 km, angegeben. Das gesprochene Wort kam selbst bei dieser Entfernung mit vollkommen unveränderter Klangfarbe an, ein Beweis dafür, daß im Gegensatze zum Fernsprechen durch Luftleitungen oder Kabel bei der radiotelephonischen Übermittlung die bekannte Erscheinung der akustischen Verzerrung der Sprache nicht auftritt.

Außer den vorstehend genannten Forschern haben noch verschiedene andere Erfinder Versuche mit drahtlosem Fernsprechen mittels elektrischer Wellen gemacht. Zu erwähnen sind in erster Linie der Berliner Physiker Dr. *E. Ruhmer,* ferner die Franzosen *Colin* und *Jeance,* die auch bei ungünstigen Verhältnissen unter Benutzung von 30 m hohen Luftleitern eine Entfernung von 240 km*) überbrückt haben wollen, dann der Amerikaner *Collins,* der mit seiner Anordnung eine brauchbare Verständigung zwischen New York und Philadelphia auf rund 130 km Entfernung erzielte.

Betrachten wir noch kurz den gegenwärtigen Stand und die Aussichten der drahtlosen Telephonie, so sehen wir, daß sich die mit ungedämpften Schwingungen arbeitenden Stationen für drahtlose Telegraphie zur drahtlosen Übertragung von Ferngesprächen mitbenutzen lassen, so daß z. B. Schiffe mit solchen Stationen auf Entfernungen bis zu 100 km drahtlos miteinander sprechen könnten und sich erst auf größere Entfernungen der Funkentelegraphie bedienen müßten, da man ja mit demselben Energieaufwande bedeutend weiter radiotelegraphisch als radiotelephonisch verkehren kann. Auch im militärischen Nachrichtenwesen wird das drahtlose Fernsprechen u. U. gute Dienste leisten.

Aussicht auf Verwendung der Radiotelephonie für die Herstellung von Vermittlungsanstalten besteht zur Zeit nicht. Es ist kaum anzunehmen, daß die Radiotelephonie jemals imstande sein wird, die Drahttelephonie im Betriebe von Ortsnetzen zu ersetzen.

Fessenden glaubt jedoch, daß wohl ein Anwendungsgebiet für drahtloses Fernsprechen auf große Entfernungen vorhanden ist; es ist nicht ausgeschlossen, daß er, wenigstens soweit die Übertragung über See in Frage kommt, Recht hat. Vorbedingung ist aber u. a., daß es der Technik gelingt, Mikrophone zu bauen, die beträchtlichere Energiemengen aufnehmen können als die leistungsfähigsten der heutigen gewöhnlichen Mikrophone.

---

*) Vgl. hierüber den Vortrag des Schiffsleutnants Colin in der Internationalen Elektrotechniker-Gesellschaft. Abgedruckt in Heft 2 bis 5, 1910, der Zeitschrift für Schwachstromtechnik.



## Zur Geschichte der Südpolarforschung.

Von Dr. J. Wiese in Friedenau.

In den letzten Jahrzehnten hat die geographische Forschung vielleicht größere Fortschritte gemacht als in den sämtlichen Jahrhunderten zuvor. Innerhalb der fünf großen Erdteile gibt es kaum eine Stelle mehr, die uns noch eine geographische Entdeckung sogenannten großen Stiles ermöglichte. Denn die größten unerforschten Flecken, die unsere heutigen Karten aufweisen: etwa die arabische und die inneraustralische Wüste oder einige Teile Mittelasiens, Brasiliens und des tropischen Afrikas sind im Verhältnis zu dem, was vollbracht worden ist, verschwindend klein und bergen für den Kundigen auch keine großen Rätsel mehr. Selbst der Nordpol, der ja jetzt — wir müssen leider immer noch sagen vielleicht — von Peary entdeckt worden ist, dürfte nicht mehr allzuviele Geheimnisse wissenschaftlichen Charakters bergen, wenngleich der besonderen Forschung hier noch manches zu tun übrig bleibt. Anders steht es dagegen beim Südpol. Das Rätsel des Südpols zu lösen, ist trotz der gewaltigen Fortschritte auch auf diesem Gebiete noch nicht gelungen. Viel umfangreicher ist hier der noch unerforschte Raum, viel zahlreicher sind die Gesichtspunkte, nach denen er noch zu durchforschen ist, viel gewaltiger aber auch sind die Schwierigkeiten und die Schrecken, die ihn umgürten, und es wird noch vieler ruhmreicher Taten bedürfen, ehe diese letzte Lücke ausgefüllt sein wird und sämtliche Geheimnisse der Antarktis entschleiert sind. In diesen Tagen ist nun auch ein deutscher Offizier auf den Plan getreten, um an seinem Teile mitzuarbeiten an der Erforschung des Südpols, der von jeher der Traum und die Hoffnung der Geographen gewesen ist. Der bayerische Oberleutnant Filchner, dem als Tibetforscher ein wohlbegründeter Ruf vorausgeht, ist gegenwärtig mit der Ausrüstung einer Expedition nach dem Südpole beschäftigt, deren Einzelheiten er kürzlich in der »Gesellschaft für Erdkunde« in Berlin unter ungeheuerem Beifall und der Zustimmung aller Fachgelehrten dargelegt hat. Wieder einmal tritt also Deutschland in einen aussichtsvollen Wettbewerb mit anderen Völkern auf einem Gebiete friedlicher Eroberung der Erde. Diese Tatsache allein dürfte es rechtfertigen, wenn wir die Südpolfrage nach ihrer geschichtlichen Entwicklung und ihrem gegenwärtigen Stande eingehender behandeln. Des allgemeinen Interesses dürfen wir uns gerade bei einer solchen Frage, die wie kaum eine zweite den menschlichen Geist anzuregen und zu erregen vermag, sicher sein.

Die Geschichte der Erforschung des äußersten Südens unserer Erdkugel fällt bis in das letzte Drittel des 18. Jahrhunderts mit der Suche nach einem unbekannten, aber gemutmaßten großen Erdteile zusammen, d. h. mit der Jagd nach einem der wunderlichsten Trugbilder, dem die Wissenschaft jemals nachgegangen ist, nämlich einem großen Südkontinente, für dessen Vorhandensein Wunsch und Phantasie die alleinigen Anhaltspunkte bildeten. Bereits das Altertum, und zwar der Chaldäer Seleukus, ein Schüler des Aristoteles, glaubte um 150 v. Chr. an einen großen, den Erdteilen der Nordhalbkugel ebenbürtigen Erdteil, der Afrika und Indien im Süden verbinden sollte, da der indische Ozean nicht die Gezeiten eines offenen Weltmeers aufweise. Ptolemäus hat 300 Jahre später diese Anschauungen übernommen; er erblickte in der zu den Sunda-Inseln aufgebogenen Ostküste Afrikas den Rand des sagenhaften Südkontinents, und seine Anschauung blieb weit über die Tage Abdallah Mohamed al Edrisis hinaus bis in die Zeit der portugiesischen Entdecker die herrschende. Auf einem von dem deutschen Kosmographen Johannes Schönner aus Nürn-



berg im Jahre 1515 herausgegebenen Globus ist ein fast um den ganzen Südpol herum sich erstreckendes und weit in den Indischen Ozean reichendes Ländergebilde als Südkontinent eingezeichnet, und auf diesem Südkontinente hatte er alle schwer verständlichen Ortsbezeichnungen des venetianischen Weltreisenden Marco Polo untergebracht. Der Südkontinent war damals, wie Regel richtig betont, eine »teleologische« Forderung. »Die unbewohnbare Wasserwüste konnte nicht das für Menschen bewohnbare Gebiet übertreffen, wollte man der Weisheit des Schöpfers nicht zu nahe treten.« Bald zerstörte freilich die Umsegelung des Kaps der Guten Hoffnung durch Diaz den alten Irrwahn der Alexandriner, und der Südkontinent rückte in immer weitere Fernen, zumal auch Magalhães wenig später Amerikas Südspitze zu umsegeln vermochte, ohne auf den vermuteten Erdteil zu stoßen. Den Portugiesen folgten die holländischen Entdecker, zu ihren Fahrten wie jene zunächst lediglich durch Handelsbestrebungen angeregt, Abel Fasman gerät in die australische Inselwelt; der von Menschen bewohnte Südkontinent scheint wieder greifbare Wirklichkeit zu werden.

Sophus Ruge erzählt sehr unterhaltend, wie die zahlreichen Robinsonaden und Phantasie-Reiseschilderungen, die damals Mode wurden, dadurch, daß man sie vielfach für bare Münze nahm, die Verwirrung mehrten. Eine der ältesten dieser Robinsonaden bietet bekanntlich unser »Simplizissimus«, der im unbekannten Südosten Madagaskars allerlei Wunderdinge erlebt. In der gleichen Gegend des unerforschten Indischen Ozeans spielt ein französisches vielgelesenes Werk von Gabriel Foigny, das 1676 in Genf erschien: »Les aventures de Jacques Sadeur dans la decouverte et la voyage de la terra Australe«. Der Verfasser kleidet hier gewisse religiöse und soziale Gedanken in das Gewand einer Reise zu dem ausführlich geschilderten Südland und seinen Bewohnern. Die geschickte Täuschung hat selbst ernsthafte Zeitgenossen irregeführt.

Wie sehr übrigens auch im nächsten Jahrhunderte noch der Große und der Indische Ozean der gegebene Tummelplatz für die kecksten Phantasien waren, dafür möchte ich auf das allbekannte Beispiel von Gullivers Reisen (1726) hindeuten: Liliput, Brobdingnag und Laputa, die fliegende Insel, werden im Großen Ozean angetroffen, das Land der Pferde südöstlich von Madagaskar.

Aber auch hochgelehrte Köpfe der damaligen Zeit hielten an dem Südlande fest, ja unterstützten die Annahme seines Vorhandenseins mit theoretischen Gründen: mit der Notwendigkeit eines Gleichgewichts zwischen beiden Erdhälften oder dem angenommenen Wiederauftauchen der im Meere verschwindenden angeblichen nordsüdlichen Bergketten Südamerikas, Afrikas und Neuhollands. So Maupertuis, so namentlich Buache (1757) und Graf Redern (1755 bis 1765). Erst vor nicht viel mehr als 100 Jahren, in den Jahren 1770 bis 1775 sollte durch einen der größten aller Entdecker endgültige Klarheit in die Frage der terra australis gebracht werden.

Dieser erste große Südpolforscher ist James Cook.

Besonders Cooks erste und zweite Reise sind für die Südpolforschung wichtig, so daß wir ihrer etwas eingehender gedenken müssen. Wir folgen dabei dem Werke des Geographieprofessors Regel »Die Südpolarforschung«. Zunächst einige Bemerkungen allgemeiner Natur.

Mit dem Regierungsantritte Georgs III. kam in England eine kräftige Anregung in die Seefahrt-Unternehmungen. Kurz vor Cooks denkwürdigen Reisen segelte Wallis auf Entdeckungen aus. Von seiner Expedition wurden zuerst genauere Längenbestimmungen nach Mondabständen vorgenommen, die einen neuen Abschnitt der Entdeckungsgeschichte bezeichnen. Die bisherigen Längen waren teilweise bis auf 30° falsch, auch gute Seefahrer machten Fehler von 2 bis 3° bei der Bestimmung der geographischen Länge, so daß es bis



dahin, besonders bei der weit verbreiteten Unsitte, den neuentdeckten Inseln willkürliche Bezeichnungen beizulegen, oft unmöglich wurde, bereits entdeckte Inseln wieder aufzufinden. »Dieselben Gegenstände«, bemerkt O. Peschel (Geschichte der Erdkunde), »verschieden benannt, verdoppelten und vervielfältigten sich, verschoben sich, schwankten und taumelten durcheinander, bis sie durch astronomische Ortsbestimmung zur Ruhe gelangten.« War es bisher auch nach den besten Karten ungemein schwierig, die Wege genau festzustellen, so wird es nunmehr leicht, die Reisen zu verfolgen.

1768 ging die britische Barke »Endeavour« nach Tahiti ab, um den Vorübergang des Planeten Venus vor der Sonnenscheibe am 3. Juni 1769 zu beobachten, einen Vorgang, der für die genauere Bestimmung der Entfernung der Erde von der Sonne von der größten Bedeutung ist (der Durchmesser der Erdbahn ist die Maßeinheit für die astronomischen Entfernungen). Das Schiff befehligte James Cook, der seit 1755 im königlichen Dienste stand und durch seine drei berühmten Expeditionen (1768 bis 1779) der größte Seefahrer des 18. Jahrhunderts werden sollte. Der Astronom Green, ein reicher Gutsbesitzer J. Banks und ein Schüler Linnés, Dr. Solander, sowie einige Zeichner begleiteten diese erste Expedition. Der Vorübergang der Venus wurde auf Tahiti unter günstigen Umständen beobachtet, und nun war das Schiff nach der glücklichen Lösung der Hauptaufgabe für Entdeckungen frei. Cook beschloß, das Gespenst des antarktischen Festlandes etwas näher ins Auge zu fassen. Vor Cook waren die Seefahrer in westlicher Richtung nicht über den 15. Grad s. Br. hinausgegangen, um nicht aus der Passatzone zu kommen. Cook ging sofort bis zum 40. Grad s. Br. und hielt dann nach West-Nordwest, wo Neuseeland liegen mußte, das seit Tasmans Reise für den Nordrand des Südlandes gehalten wurde. Er lief in die Hungerbucht der Nordinsel am 8. Oktober 1769 glücklich ein und erkannte die Eingeborenen als Neuseeländer nach den Abbildungen zur Beschreibung von Tasmans Reise. Zunächst wurde die Nordküste genau aufgenommen, dann segelte er um die Nordspitze herum an der Westküste entlang bis zum Charlotte-Sund und erkannte am 1. Januar 1770 von einem Berge, daß er vor einer Meerenge liege; Cook segelte nunmehr durch die nach ihm benannte Cookstraße, umkreiste so die Nordinsel und segelte auch an der Ostküste der Südinsel entlang, umfuhr diese und kehrte zum Charlotte-Sund zurück. Er vermochte ein in den Hauptzügen ganz getreues Kartenbild dieser großen Doppelinsel zu entwerfen, an dem die Nachwelt nur noch untergeordnete Dinge zu feilen hatte. Wo nur irgend sich größere Reihen von Beobachtungen anstellen ließen, wurden die Längen bis auf wenige Minuten genau bestimmt und jede Gelegenheit von ihm und Green ausgenützt, um die Seeleute im Beobachten zu üben.

Von Neuseeland wandte sich Cook geradeswegs nach Australien, da auf einer von ihm benutzten Karte von Debrosse die früheren Entdeckungen der Holländer in vorahnender Weise ergänzt und die Entdeckung im voraus bis zu einem gewissen Grade bereits erraten war. Ein weniger kühner Seefahrer würde wahrscheinlich zunächst Vandiemensland (Tasmania) aufgesucht und von hier aus die Beobachtungen Tasmans weiter verfolgt haben, Cook jedoch ging sofort auf das Unbekannte unmittelbar los, fand tatsächlich die Ostküste und segelte, ohne die Beziehungen von Vandiemensland zu Neuholland weiter zu untersuchen, nicht nach Süden, sondern gleich nach Norden, um von dem Erdteile den noch fehlenden Ostrand zu entschleiern. Zunächst gelangte er in die Botanybucht beim Kap Tribulation, die nach ihrem Reichtum an neuen Pflanzen benannt ward, und fuhr alsdann in den Schlauch zwischen dem großen Korallenriffe der Ostküste und dieser selbst hinein; er mußte an Land, fand hier Känguruh und Opossum, kam aus dem Riffsaume heraus, verlor hier jedoch die Küste aus dem Auge, ging daher wieder auf die Innenseite, kam



schließlich nach vieler Mühe auf die Höhe von Kap York und gelangte in den Carpentaria-Golf, stellte somit endgültig fest, daß Neuholland von Neuguinea getrennt ist, fuhr, nachdem er Neusüdwales und die übrigen entdeckten Teile des großen Landes für England in Besitz genommen hatte, von Batavia aus glücklich im Jahre 1771 nach Europa und ließ somit seinen Nachfolgern die Vollendung der Umrisse von Neuholland im Süden der Ost- und Südküste sowie die Aufhellung der Beziehungen Tasmaniens zum neuen Erdteile, dessen Hauptausdehnung er neben der Inselnatur Neuseelands ermittelt hatte, das nun nicht mehr als Teil des Südlandes angesprochen werden konnte. Naturgemäß erhob sich nunmehr die Frage nach dem Vorhandensein eines solchen von neuem mit größerer Dringlichkeit, zumal im 18. Jahrhundert bereits außer Neuseeland einige Landgebiete entdeckt worden waren, die als zum Südlande gehörend angesehen werden konnten! Damit kommen wir zu Cooks zweiter Reise (1772 bis 1775).

Die Leistungen Cooks auf seiner zweiten Reise stehen noch weit höher als die großartigen Erfolge der ersten, auf der er die Inselnatur Neuseelands festgestellt, die Ostküste Australiens entdeckt und für die Wissenschaft die Ablösung Neuguineas von Australien vollzogen hatte.

Nachdem er am 12. Juni 1771 nach London zurückgekehrt war, übertrug man ihm alsbald den Oberbefehl über die beiden Schiffe »Resolution« und »Adventure«; die Führung der »Adventure« übernahm Kapitän Fourneaux. Als wissenschaftliche Begleiter folgten dieser zweiten Expedition die beiden Forster: Johann Reinhold und dessen noch jugendlicher Sohn Georg. Georg Forster gilt als der erste Schriftsteller, der Sinn und Gefühl für landschaftliche Schönheiten zu erwecken verstand und z. B. in Alexander von Humboldt die heiße Sehnsucht nach der tropischen Natur entzündet hat. Bedeutender jedoch erscheint Johann Reinhold Forster, der zuerst einen physikalischen Überblick über die von ihm geschaute Welt gegeben und den wissenschaftlichen Vergleich wohl am frühesten geübt hat. Er schrieb jedoch nur den dritten und vierten Band des Reisewerks, auf dessen vollständige Veröffentlichung er verzichten mußte.

Entgegen allen seinen Vorgängern segelte Cook zum ersten Male von Westen nach Osten, also in der Drehungsrichtung unserer Erde, gegen die Passate, um die Frage womöglich endgültig zu beantworten: gibt es außer Neuholland im Süden noch einen anderen Weltteil, eine terra australis?

Hohe südliche Breiten waren seit Tasman nur von wenigen Seefahrern und auch nur zufällig erreicht worden.

1738 waren Bouvet und Hay ausgefahren, um das noch unbekannte Südland im Süden von Afrika aufzusuchen, fanden aber unter 54° nur unwirtliche Klippen, die sie nach dem Tage der Entdeckung Cap de Circoncision (Vorgebirge der Beschneidung) tauften, und etwas östlicher die Bouvet-Insel, die lange nicht wieder aufgefunden werden konnte, bis dies dem nautischen Leiter der Valdivia-Expedition 1898 gelang.

Sodann wurde im Jahre 1756 Südgeorgien wieder aufgefunden, das die Portugiesen 1501 wohl schon erblickt hatten.

1771 entdeckten Marion und Crozet die nach ihnen benannte Marion- und Crozet-Insel, wovon Cook in der Capstadt noch nähere Nachricht bekam, während ihm die Entdeckung des Normannen Kerguelen unbekannt bleiben mußte; denn dieser besuchte erst 1772 den nach ihm benannten Kerguelen-Archipel, der neuerdings mehrfach in der Erforschungsgeschichte eine Rolle spielen sollte.

Alle diese spärlichen Landbrocken wurden von ihren Entdeckern als Nordrand des unbekannten Südlandes angesehen, bis J. Cook von seiner zweiten Reise heimkehrte, die diesen alten Wahn gründlich zerstörte. Cook war von der Capstadt nach Süden gedrungen, um zunächst auf Bouvets Cap de Circoncision

Jagd zu machen, drang bis zum 60. Grade vor und gab nunmehr das weitere Suchen auf, in der richtigen Überzeugung, daß es sich nur um eine Insel handeln könne. Er setzte nunmehr seine Fahrt zwischen beweglichen Eisbänken fort, überschritt am 17. Januar 1773 den südlichen Polarkreis, kehrte dann aber nach dem 50. Grade s. Br. zurück, um Crozets Küste zu suchen, fand sie jedoch ebensowenig, durchstreifte indes das Meer südlich davon, so daß auch diese nur eine Insel oder Inselgruppe sein konnte, und eilte sodann wieder in höhere südliche Breiten; schon beim 61. Grade s. Br. wurde er indes von Eismassen zurückgehalten, hielt sich aber dem 60. Grade s. Br. nahe und ging nach Osten bis zum Meridian von Tasmanien, von wo aus er zur Erholung nach Neuseeland abschwenkte.

Von Neuseeland aus unternahm Cook nun in den folgenden antarktischen Sommermonaten, vom Dezember 1773 bis zum Februar 1774, einen zweiten Vorstoß nach Süden und erreichte am 30. Januar 1774 seine größte Polhöhe unter 71° 10′, woselbst eine Eismasse ihn zur Umkehr zwang. Seine Meinung, diese Eismassen müßten an ein nahes Land sich anlehnen, hat viel für sich, bedarf aber noch der Bestätigung. Von hier reiche das Eis bis zum Südpole, die Gefahren des Reisens würden aber so bedeutend, daß niemand jemals weiter vordringen werde! Daher sein »Nec plus ultra!« (Bis hierher und nicht weiter!) Wie sehr unterschätzte doch dieser unerschrockene Seeheld dabei die sich stets erneuernde Tatkraft der Menschheit, da schon 1823 der einfache Walfänger Weddell und sodann J. Cl. Roß (1841 und 1842) bedeutend höhere südliche Breiten erreichten, die die jüngsten, allerdings mit ganz anderen Hilfsmitteln unternommenen Expeditionen Borchgrevinks, der »Discovery« unter Scott, wie der »Scotia« unter Bruce noch überboten haben!

Auf seinem Rückwege fand Cook Südgeorgien sowie die Sandwichinseln, und vollendete seine großartige Rundfahrt. So war denn durch diesen größten Seefahrer des 18. Jahrhunderts der Beweis von der vorwiegenden Wasserbedeckung im Süden geführt; bis auf zwei schmale Stellen konnte kein Land mehr diesseits des 55. Grades s. Br. gesucht werden, auf 150 Längengrade konnte es nicht einmal den 60. Grad s. Br. erreichen, und an drei Stellen hatte Cook bereits den Polarkreis überschritten, ohne ein Festland zu erreichen, d. h. es war die bisherige Vorstellung von einem bewohnbaren und wirtschaftlich wertvollen Südlande gründlich zerstört, ja die grausigen Schilderungen Cooks und seiner Begleiter von der antarktischen Natur, wie von den Schwierigkeiten und Gefahren der Schiffahrt in hohen südlichen Breiten konnten nur abschreckend wirken. Dazu kam die unruhige Weltlage am Ausgange des 18. und Anfange des 19. Jahrhunderts, die keine neuen Versuche aufkommen ließ.

Im Jahre 1819 fuhr auf Befehl des russischen Kaisers der Balte Bellinghausen nach Süden und entdeckte die Insel Peter I. und das erste wirkliche Südpolarland, das Alexander I.-Land. Dann kam die denkwürdige Forschungsreise von James Clark Roß. Es war kein Zufall, daß jene antarktischen Gebiete von französischen und amerikanischen Seefahrern 1840 so eifrig durchsucht wurden. Beschämt durch die großen Erfolge in der Erkenntnis der magnetischen Erdkraft, die damals durch Deutsche, wenn auch mit russischem Beistand, errungen wurden, veranlaßte die britische Naturforscherversammlung vom Jahre 1838 ihre Regierung, magnetische Beobachtungstationen in der südlichen Erdhälfte zu errichten und ein Geschwader nach den antarktischen Gewässern zu entsenden, das mit jenen Stationen zusammen die magnetischen Erscheinungen der südlichen Halbkugel erforschen und möglichenfalls auch den magnetischen Südpol auffinden sollte. Die britische Admiralität ließ daher zwei Schiffe, »Erebus« und »Terror«, gegen den Anprall schwimmender Eisblöcke panzern und stellte sie unter den Befehl

von James Clark Roß, der als der erfahrenste Polarforscher jener Zeit galt und zugleich ein Physiker ersten Ranges war. J. Cl. Roß hat eigentlich sein ganzes Leben teils in arktischen, teils in antarktischen Breiten zugebracht. 1800 geboren, begleitete er bereits als junger Mensch von 18 Jahren seinen Onkel John Roß nach der Baffinsbai, nahm 1819 bis 1827 an den vier Nordpol-Expeditionen von Parry teil und gehörte von 1829 bis 1833 jener Expedition von John Roß als Teilnehmer an, die 1831 auf Boothia Felix den magnetischen Nordpol auffand und nach viermaliger Überwinterung von einem englischen Walfänger 1833 glücklich nach England zurückgebracht wurde. Nunmehr stand Roß auf dem Höhepunkte des Lebens und Schaffens als Leiter dieser großen, von 1839 bis 1843 währenden englischen Südpolexpedition, die er so glänzend durchführte, um einige Jahre später nochmals zur Aufsuchung seines Freundes John Franklin, von 1848 bis 1849 Polgebiete zu betreten, ohne jedoch, wie so viele andere nach ihm, seinen Zweck zu erreichen.

Das Studium des zweibändigen englischen Reisewerkes, von dem auch eine allerdings gekürzte und weniger gut ausgestattete deutsche Bearbeitung erschienen ist, gewährt einen hohen Genuß und bietet eine vortreffliche Einführung in die antarktischen Naturerscheinungen und die Gefahren jener Reisen. In wissenschaftlicher Beziehung bildet die Expedition die eigentliche Grundlage unseres Wissens, auf der dann die neueren Untersuchungen, aber erst nach längerer Unterbrechung, weitergebaut haben.

Auf seiner hauptsächlich zu erdmagnetischen Beobachtungen ins Werk gesetzten Reise ist es zwar Roß nicht gelungen, den magnetischen Südpol selbst zu berühren, doch vermochte er sich ihm so weit zu nähern, daß er die Erdstelle, wo der Pol sich befindet, genauer bezeichnen konnte; der Pol liegt nach den Beobachtungen von Roß nur 2° südlicher, als Gauß ihn theoretisch festgelegt hatte.

Außer den sorgfältigen, auch für die Schiffahrt hochwichtigen erdmagnetischen Beobachtungen, die auf den zur Vermeidung von Störungen mit Kupferplatten versehenen Schiffen »Erebus« und »Terror« gemacht wurden, übertreffen auch die sonstigen physikalischen Beobachtungen alles, was die Vorgänger geleistet hatten. Barometer- und Thermometerbeobachtungen wurden stündlich angestellt, zahlreiche Tiefenmessungen ausgeführt und nach allen Seiten hin, auch in bezug auf Biologie (durch den ausgezeichneten Botaniker Dr. Hooker, den Verfasser der Flora antarctica), eine gediegene, durchaus brauchbare Grundlage für unser heutiges Wissen von der antarktischen Natur gelegt. Dazu treten die geographischen Entdeckungen und die glänzende Bewältigung der bei dieser Reise zu überwindenden Schwierigkeiten. Wo manche Seefahrer, vor den Gefahren der antarktischen Schiffahrt bereits nach wenigen Tagen verzweifelnd, nach Norden umgekehrt waren, harrte Roß mit seinen Leuten monatelang aus; wo jene vor Eisfeldern Kehrt machten, bohrte dieser Mann sich kühn hindurch, unbekümmert darum, ob seine Schiffe einmal zeitweise ganz festsaßen, ja gerade solche Zeiten benutzend zu Lustbarkeiten, Spiel und Maskeraden auf dem die beiden Schiffe einschließenden Eise! Roß und seine Begleiter genossen mit Entzücken den großartigen Blick auf die Riesenschneeberge des von ihm entdeckten Viktorialandes, auf denen sich zwar kein Gewächs fand, aber doch im antarktischen Sommer Tierleben in Fülle regte; schon sah Roß im Geiste die Walfischfänger in jenen Gegenden die Jagd ausüben. Die Schilderung von der Hoheit dieser antarktischen Erdräume erweckte beinahe dieselbe Sehnsucht bei Neumayer, Borchgrevink u. a., wie einst Georg Forsters verlockende Bilder aus der Südsee!

Noch in England erfuhr Roß die Ergebnisse von Ballenys Entdeckungen im Süden von Australien, in Tasmanien auch die der Franzosen und

Amerikaner. Dies bestimmte ihn, seinen ursprünglichen Plan zu ändern und weiter östlich nach Süden vorzudringen. Mit Recht klagte Roß über den Mangel an Rücksicht und Takt, daß man, wohlunterrichtet von seinen Absichten, dieselben Gegenden, denen er zustrebte, aufgesucht habe.

Zunächst wurden magnetische Stationen für vergleichende Beobachtungen auf St. Helena, am Kap und auf Tasmanien errichtet. Auf Tasmanien war John Franklin Gouverneur; sicher haben die beiden ausgezeichneten Männer damals schon jene Expedition nach dem arktischen Gebiet im Norden von Amerika beraten, deren Schicksal die ganze gebildete Welt so lange in banger Sorge erhalten sollte, bis schließlich ihr tragisches Schicksal auf King-William-Land durch Schwatka völlig aufgeklärt wurde. Kapitän Crozier, der Befehlshaber des »Terror«, ging später unter Franklin mit demselben Schiffe zugrunde, auf dem er nur 5 Jahre früher mit solcher Auszeichnung die antarktischen Gegenden durchforscht hatte.

Am 12. November 1840 begann der erste Vorstoß nach Süden; am 1. Januar 1841 traf Roß auf den Packeisgürtel; in dem festen Entschlusse, sich in diesen Gürtel hineinzuwagen, liegt das wahre Verdienst seiner Expedition. Allerdings hatte man, wie erwähnt, die Schiffe »Erebus« und »Terror« durch starke Kupferplatten im Inneren des Rumpfes gepanzert, um ein solches Unternehmen nicht von vornherein tollkühn erscheinen zu lassen. Bis zum 9. Januar 1841 dauerte diese gefährliche Packeisdurchbrechung; unter $69^1/_4°$ s. Br. erreichte Roß offenes Meer und entdeckte am 11. Januar unter $71^1/_4°$ s. Br. Land, dessen mit Schnee und Eis bedeckte Berge hoch in die Wolken aufragten; es war dies die von Roß nach Sabine benannte Insel. Roß verfolgte nunmehr das Süd-Viktorialand, wie er die in nordsüdlicher Richtung lang sich hinziehende Küste nach der jungen Königin von England benannte, bis zum 78. Grade s. Br. und fand am 28. Januar einen noch tätigen Vulkan von nicht weniger als 3760 m Höhe, den Erebus, und hinter diesem einen etwas weniger hohen, erloschenen, den Terror. (Roß glaubte, daß diese Vulkane auf dem Viktorialande lägen, doch gehören sie einer vorgelagerten Insel an, wie eine der letzten englischen Expeditionen ergeben hat.) Eine unabsehbare westöstliche Eiswand von damals 45 bis 60 m Höhe machte ein weiteres Vordringen unter 78° 4′ unmöglich. Im fernen Süden erblickte Roß über die Eiswand aufragende Berge und nannte die fernste Bergspitze nach seinem Freunde Parryland. Nirgends war eine Öffnung im Eise, nirgends eine Zuflucht zur etwaigen Überwinterung. Roß mußte daher zurück und segelte nach Osten, immer an der Eiswand hin, die Wahrnehmungen Ballenys bestätigend. Die Expedition erholte sich auf Neuseeland.

Im nächsten Jahre erfolgte der zweite Vorstoß gegen Süden zur weiteren Verfolgung der gemachten Entdeckungen, diesmal jedoch unter ganz anderen Schwierigkeiten. Vom 1. Januar bis 2. Februar 1842 waren die Schiffe im Packeis und gelangten erst nach mehreren fürchterlichen Stürmen wiederum in das freie Wasser. Auch jetzt wurde das gesteckte Ziel trotz aller Ungunst der Verhältnisse unverrückt im Auge behalten mit einem geradezu heldenhaften Mute und bewunderungswürdiger Ausdauer! Am 23. Februar erst trafen die Schiffe wiederum auf die riesige Eiswand unter nahezu 78° s. Br. und $162^1/_2°$ w. L. von Greenwich; doch hatte diese hier nur etwa die halbe Höhe wie gegen den Erebus und Terror zu. Am gleichen Tage erreichte die Expedition ihre höchste südliche Breite mit 78° 10′, und hier nahm Roß ganz unverkennbare Anzeichen des nahen Landes wahr. Wegen der schon so weit vorgerückten Jahreszeit mußte er jedoch schon am folgenden Tage das Zeichen zur Rückkehr geben; fast hätten auf dieser die wackeren Seefahrer im März 1842 in einem



schrecklichen Schneesturme den Untergang gefunden, da sie zwischen zwei ungeheuere Eisberge eingeklemmt worden waren; nur durch die große Entschlossenheit und die kaltblütigen Anstrengungen der tadellos dem Oberbefehle gehorchenden Mannschaft gelang es, das Verhängnis abzuwenden.

Nach der zweiten Überwinterung auf den Falklandinseln suchte Roß schließlich noch auf dem Wege Weddells zum dritten Male nach hohen südlichen Breiten vorzudringen; durch eine lange und höchst schwierige Eisfahrt wies er zunächst nach, daß Dumont d'Urvilles Louis-Philippe-Land nur eine Halbinsel am Ostende von Graham-Land sei. Auch ihm mißlang ein weiteres Vordringen nach Süden über Weddells Fahrt hinaus, dagegen wurde von ihm die Ausdehnung des Packeisgürtels auch hier näher untersucht; im September 1843 kehrte schließlich die gesamte Expedition in bester Gesundheit nach England zurück. Auch nicht ein einziges Menschenleben hatte diese vierjährige Expedition zu beklagen, was schon allein dem Führer das glänzendste Zeugnis seiner hohen Befähigung verbürgt.

Wieder ruhte nach dem Tode von Roß die Südpolarforschung, wenn wir nicht einige kleine Unternehmungen dahin rechnen wollen. Dann begann ein ganz neues Leben in der Zeit der Forschungsreisen, mehrere Forschungsreisende von Ruf stellten sich in den Dienst der Sache. In erster Linie bemühten sich der deutsche Zoologe Chun auf der »Valdivia« (1897 bis 1900), die freilich vornehmlich zu Tiefseeforschungen auszog, die Belgica-Expedition unter de Gerlache (1898 bis 1899), die erste, die in der Antarktis überwinterte, und die aus englischen Mitteln bestrittene Expedition Borchgrevinks (1898 bis 1900). Eine Zeit internationaler Expeditionen (1901 bis 1905) hebt jetzt an: der Deutsche von Drygalski, der Engländer Robert Scott, der Schwede Otto Nordenskjöld, der Franzose Charcot und der Schotte Bruce tragen dazu bei, das Dunkel, das über dem Südpolarlande schwebt, ein wenig aufzuhellen. Noch höhere Breiten als diese hat dann Shackleton erreicht, der sich dem Südpole bis auf 88° 23′ näherte und das Vorhandensein eines großen Südlandes unwiderleglich dartat.

Obgleich die Tageszeitungen bereits manches über die Shackletonsche Südpolexpedition gebracht haben, wollen wir doch der bemerkenswerten Einzelheiten wegen hier einige zusammenfassende Ergebnisse veröffentlichen, die einer der berühmtesten lebenden Naturforscher, John Murray, soeben in einem Vortrage vor der Royal Society in Edinburg besprochen hat. Der Gelehrte, der als einstiger Leiter der großen Challenger-Expedition auch in den antarktischen Meeren eine große Menge von Erfahrungen gesammelt hat, sprach, indem er die wissenschaftlichen Ergebnisse jener, wie der Shackletonschen Reise behandelte, über die Vergletscherung des Südpolgebiets in Gegenwart und Vergangenheit. An dem Mount Erebus, dessen Besteigung eine der Haupttaten von Shackleton und seinen Begleitern war, reichen die Moränen bis zu einer Höhe von 330 m hinauf. Daraus sollte man meinen, den Schluß ziehen zu dürfen, daß die ungeheueren Eismassen um den Südpol am Rande des dortigen Festlandes früher noch um diesen Betrag höher aufgehäuft gewesen seien. Mittlerweile aber haben sich die Anzeichen dafür vermehrt, daß das antarktische Festland in einer verhältnismäßig neuen Zeit eine Hebung erfahren hat, so daß jener Schluß nicht ohne weiteres berechtigt ist. Erstaunlich und den bisherigen Auffassungen widersprechend sind die Angaben, die John Murray über die tafelförmigen Eisberge im Südpolgebiete macht. Sie bestehen danach nicht aus Eis, sondern aus zusammengepreßtem Schnee. Sie tauchen auch nicht, wie man es nach der entgegengesetzten Annahme bisher berechnet hatte, nur mit einem Siebentel aus dem Wasser hervor, sondern sind unter Wasser nur ungefähr ebenso mächtig wie über Wasser. Mit welcher Schnelligkeit das

Eis über das Polarland dem Meere zuströmt, darüber hat durch einen glücklichen Zufall eine treffliche Beobachtung gemacht werden können. Man fand ein Depot wieder, das 6 Jahre zuvor von Kapitän Scott zurückgelassen worden war. Da dieser selbstverständlich diesen Punkt astronomisch genau bestimmt hatte, so ließ sich feststellen, um wieviel es sich seitdem verschoben hatte. Dadurch konnte ermittelt werden, daß sich das Eis am westlichen Rande der großen Eisbarre mit einer Geschwindigkeit von etwa 450 m im Jahre bewegt. Die Anhäufung von zusammengepreßtem Schnee auf der Oberfläche des Eises wurde an derselben Stelle zu einem Fuß jährlich gemessen. Auf diese freilich etwas unsicheren Bestimmungen konnte die Schätzung aufgebaut werden, daß der Schneeabhang, der bis zu einer Höhe von 60 m die Stirn des Eises am Rande gegen das Meer hin bildet, vor mehr als 200 Jahren etwas über 80 km weiter nach Süden hin entstanden sein müsse. Trotz dieser langen Zeit und dieser weiten Reise hatte sich der Schnee noch nicht in Eis verwandelt. Weiter wandte sich John Murray den Ergebnissen zu, die von der Untersuchung der gesammelten Gesteinsproben zu erwarten sind. Durch die Entdeckung von Kohle und versteinertem Holze wird es voraussichtlich möglich sein, das geologische Alter einiger Schichten zu bestimmen, was von größter Wichtigkeit wäre. Besonders merkwürdig waren die optischen Erscheinungen, die von der Expedition gelegentlich wahrgenommen wurden. Als eine der sonderbarsten bezeichnete Murray das Verhalten der Schatten von Bergspitzen. Zuweilen zeigten sich diese Schatten durch lange, spitz zulaufende dunkle Balken verlängert. Unter gewissen Bedingungen sah man ferner den Schatten des Erebus, wie er auf einen benachbarten Berg fiel, als einen kreisförmigen Bogen erscheinen, der sich bis zu einer Höhe von 30° oder mehr über den Horizont erhob. Nordlichter oder, wie man vielmehr sagen muß, Südlichter, waren außerordentlich häufig. Sie schienen sich namentlich an die Roß-Insel zu heften und umgaben oft auch den Mount Erebus in Ringen und anderen bogenförmigen Gestalten. Von den biologischen Tatsachen, die sich der Expedition enthüllt haben, nennt Murray als den wichtigsten Nachweis die erstaunlich reiche Entwicklung einer mikroskopischen Tier- und Pflanzenwelt in den flachen Seen. Wie schon Shackleton in seinen Vorträgen kurz ausführte, frieren diese winzigen Wesen jedes Jahr in das Eis ein, ohne Schaden an ihrem Leben zu nehmen. Im Sommer erreicht das Wasser dieser Seen zuweilen eine Temperatur von 16°, während sie im Winter eine solche von —40° zeigen. Das Sonderbarste war, daß in einigen tiefen Seen, die nicht jeden Sommer auftauen, viele Tierchen unter 15 Fuß Eis am Boden lebendig aufgefunden wurden. Versuche haben gezeigt, daß diese unglaublich zähen Geschöpfe in trockenem Zustande fast bis auf 100° erwärmt und bis auf fast —80° abgekühlt werden können, ohne zu sterben. Zwischen diesen Süßwassertieren und den Meertieren, die oft nur wenige Meter voneinander entfernt zu finden waren, zeigten sich die größten Gegensätze der Lebenserscheinungen. Die Meerestiere sind durchaus auf flüssiges Wasser und auf eine Temperatur angewiesen, die den Gefrierpunkt nur wenig nach unten hin überschreiten darf; sonst werden sie sofort getötet, ebenso durch ganz geringe Steigerungen der Wärme.

Die Erfolge Shackletons haben nun alle Pläne wieder in den Vordergrund des Interesses gerückt, die die kühnen Forscher bezüglich des Südpols wohl schon lange in ihrem Kopfe herumgetragen hatten. Es sind augenblicklich nicht weniger als fünf Südpolexpeditionen geplant. Nämlich eine englische unter Scott, eine schottische unter Bruce, eine weitere Shackletons, eine auf Pearys Anregung zustande gekommene amerikanische, die Peary selbst aber nicht führen will, und endlich eine deutsche unter Führung des bekannten, tatkräftigen Tibetforschers Oberleutnant Filchner.



Was beabsichtigt nun Oberleutnant Filchner zu tun? Er hat selbst darüber vor kurzem in der »Gesellschaft für Erdkunde« folgendes ausgeführt: »Shackletons Vortrag hat die Aufmerksamkeit wieder auf das Südpolgebiet gelenkt, wo unser Drygalski so mühevoll tätig gewesen ist, und hat die Menge durch die Kühnheit seines Vorstoßes gegen Süd begeistert. Mein alter Plan, eine Südpolexpedition zu unternehmen, hat namentlich dadurch einen mächtigen Antrieb erhalten, daß Leutnant Shackleton und Geheimrat Penck unabhängig voneinander die Weddell-See als Ausgangspunkt empfohlen haben. In der Tat erscheint die alte Angabe Weddells als durchaus glaubwürdig, daß unter 75° Süd dort offene See war. Man würde daher bei einem Vorstoße mit einem geeigneten Schiffe hier mutmaßlich ähnlich hohe Breiten zur See erreichen können und dadurch eine sehr weit polwärts gelegene Basis für einen Vorstoß gegen Süd, vielleicht zu einem Durchstoße durch Antarktika haben. Diesen könnte man nur wagen, wenn sich Mittel fänden, um zwei Expeditionen zugleich, eine von der Weddell-See und eine von der Roß-See her, zu unternehmen. Die Kosten der Expedition sind bei Verwendung eines Schiffes, eines Walfischfängers, auf 1,2 Millionen Mark veranschlagt, bei zwei Schiffen auf 2 Millionen Mark. Die Expedition kann ihr Ziel nur erreichen, wenn alle Kräfte einheitlich nach einer Richtung zusammengesetzt werden. Dies hat als Vorbedingung wissenschaftlich sehr gut geschulte Expeditionsteilnehmer, die untereinander voll harmonieren, und die sich freudig meiner Führung anvertrauen. Da mein Unternehmen ein vollkommen privates ist und ich für die Dauer meiner Expedition den Abschied nehmen werde, so sind wir unabhängig. Und gerade hierin erblicke ich die beste Grundlage für den Erfolg. Die Mittel werden sich finden — davon bin ich nach persönlicher Rücksprache mit meinen Landsleuten fest überzeugt — um mein ganzes Programm zur Durchführung zu bringen. Die Herausgabe meiner gesamten wissenschaftlichen Veröffentlichungen über meine letzte Tibetexpedition wird bis Oktober 1910 so weit gefördert sein, daß meine Anwesenheit in Deutschland nicht mehr nötig sein wird. Die Expedition könnte also im Oktober 1910 bereits begonnen werden. Es wird für die Anberaumung des Abreisetermins mein oberster Gesichtspunkt sein, zuerst ohne Übereilung alle Vorbereitungen getroffen zu haben; denn nirgends dürfte sich Übereilung bitterer rächen als bei mangelhafter Vorbereitung von großen Forschungsreisen. Mein Leitmotiv sei: »Pessimist in der Vorbereitung, Optimist in der Durchführung meiner Expedition nach der Antarktik.«

Als eine Art Ergänzung zu diesen Ausführungen Filchners selbst dürfen wir wohl die lichtvollen Darlegungen des Vorsitzenden der Gesellschaft für Erdkunde, des Geologen Prof. Dr. Penck, betrachten, der bemerkte: »Der Plan des Oberleutnants Filchner ist mir nicht neu; wir haben ihn in den letzten beiden Monaten wiederholt durchgesprochen. Die neueren antarktischen Expeditionen, mögen sie tief in das Herz von Antarktika vorgestoßen sein, wie die von Shackleton, oder mühsame Forscherarbeit an dessen Saume geleistet haben, wie die deutsche unter Erich von Drygalski, wie die schwedische unter Otto Nordenskjöld oder die französische unter Charcot, haben zahlreiche Beweise für die Existenz eines Kontinents des ewigen Südens beigebracht. Es wird der Ozean in der Nähe des südlichen Polarkreises allenthalben seichter, schließlich hebt sich Land hervor, und dieses ist bedeckt von einer großartigen Inlandeismasse, unter der es nur als schmaler Saum hervorlugt. Nahezu bis zum Pole ist Shackleton auf dem Eise vorgedrungen, auf nahezu 3000 m Höhe emporsteigend. Antarktika ist ein Gebiet hohen Luftdrucks, und von ihm fließen charakteristische östliche Winde ab. So ist es allenthalben am Saume von Ostantarktika, im Viktorialand und am Gaußberge. In Westantarktika aber sind diese östlichen Winde nur zeitweilig vorhanden, und am Snow-Hill,

wo Otto Nordenskjöld überwinterte, fehlen sie gänzlich. Hier herrschen ausschließlich Südwestwinde. Sie weisen darauf, daß gegen Südosten hin ein Gebiet niederen Luftdrucks, ein Meer, existiert. Schon 1823 drang Weddell weit in dieses hinein, aber spätere Versuche mißlangen, da man in der Regel auf der Westseite vorstieß. Hier scheint das Eis regelmäßig bis $65^1/_2$° Süd zu reichen; hier wehen heftige polare Winde. Anders im Osten, da konnte die schottische antarktische Expedition unter Bruce 1904 bis über 74° hinausgelangen, bis zu einem neuen Lande, dem Coatslande, das einen mutmaßlich leicht erreichbaren Ausgangspunkt für weitere antarktische Forschung darstellt. Shackleton würde von hier ausgehen, wenn er eine neue antarktische Expedition machen würde; hier gedenken auch die Amerikaner, angeregt von Pearys Erfolg am Nordpol, einzusetzen; aber während in beiden Fällen die Erreichung des Südpols ins Auge gefaßt wird, stellt Oberleutnant Filchner eine andere Aufgabe in den Vordergrund, nämlich die gegenseitigen Beziehungen von Ost- und Westantarktika aufzuhellen: Hängen beide zusammen, oder bildet Westantarktika nur eine Art Vorland des größeren Ostantarktika, mit diesem lediglich durch einen niedrigen, eisbedeckten Raum zusammenhängend, nach dem sich die Roß-See bei Viktorialand und diesem gegenüber die Weddell-See einbuchten?«

Wir verzichten darauf, hier auf die Einzelheiten des Filchnerschen Planes, besonders auf die Art der Ausrüstung und die Anlage der Expedition, die auf 3 Jahre berechnet ist, einzugehen. Dagegen halten wir es für notwendig, näher darzutun, daß der von Engländern gemachte Vorwurf, als sei die Filchnersche Expedition eine Art Wettbewerbsunternehmen gegen die von englischer Seite geplanten Expeditionen, zumal die schottische Südpolexpedition unter Bruce im Weddell-Meer, unberechtigt ist. Ganz abgesehen davon, daß es eine verkehrte Ansicht ist, als ob ein bestimmtes Land oder einzelne Gebiete der geographischen Forschung Monopolland seien, verhält sich die ganze Sache doch durchaus anders. Es handelt sich durchaus nicht um zwei Wettbewerbsexpeditionen. Gemeinsam ist sowohl dem Bruceschen wie dem Filchnerschen Unternehmen die Absicht einer Schlittenreise quer durch die antarktischen Landmassen, von Coatsland oder einer der benachbarten Küsten des Weddel-Meers bis zum Viktorialande, zum Roß-Meere; während aber Filchner auf die Erreichung des Südpols nicht das geringste Gewicht legt, sondern allein die Frage des Zusammenhanges oder Getrenntseins von West- und Ostantarktika lösen will, gedenkt Bruce gerade gegen den Südpol vorzustoßen, weil er dadurch seine Aufgaben am besten zu lösen hofft. Die Leiter der beiden Unternehmungen sind sich auch darüber klar geworden, daß sie einander keinen wissenschaftlichen Wettbewerb zu machen brauchen und auch nicht machen werden, und mit Scott ist gleichfalls eine Verständigung erzielt. Bruce denkt sich den Gang seiner Expedition, die im Gegensatze zu der Filchners zum großen Teile auch der Meeresforschung gewidmet sein soll, wie folgt. Die Ausreise von Schottland soll das Schiff um den 1. Mai 1911 antreten, und Ende Juni dürfte es in Buenos Aires sein. Nach kurzem Aufenthalte wird es zwischen dem 40. und 50. Grad s. Br. nach Capstadt hinüberkreuzen, um die von der ersten schottischen Expedition (1902 bis 1904) begonnenen Lotungen im Südatlantischen Ozean fortzusetzen. Capstadt dürfte nicht vor dem 1. September 1911 erreicht werden. Von da soll das Schiff über die Sandwichgruppe ins Weddell-Meer gehen und versuchen, auf Coatsland oder an einer anderen geeigneten Küste im Süden des Weddell-Meers die aus zehn bis zwölf Mitgliedern bestehende Südpolarabteilung abzusetzen. Sollten sich jene Küsten als unzugänglich erweisen — eine wichtige Sache, die auch für Filchner von größter Bedeutung ist —, so soll eine Landung auf dem nördlicher liegenden Enderbylande ver-

sucht werden; jedenfalls aber gedenkt Bruce mit seinen zwei Begleitern den Zug quer durch die Antarktis von Coatsland anzutreten, und zwar im Südsommer 1912/1913. Während die übrigen Teilnehmer in der Winterstation zurückbleiben, begibt sich das Schiff, ozeanographische Arbeiten ausführend, mit möglichst südlich verlaufendem Kurse nach Melbourne und von da Ende 1912 nach der Mc-Murdostraße (Viktorialand), um eine Schlittenabteilung mit frischen Vorräten Bruce entgegenzusenden und ihn dann nach der Ankunft am Roß-Meer an Bord zu nehmen und nach Neuseeland zu bringen. Der Südwinter 1913 soll Meeresforschungen zwischen Neuseeland und den Falklandinseln gewidmet sein, und gegen Ende des Jahres 1913 soll das Schiff die Insassen der Winterstation aus dem Weddell-Meer abholen. Ähnlich ist unseres Wissens der Plan Filchners (von den Meeresforschungen abgesehen); nur ist die Aufgabe, die Antarktisdurchquerer vom Roß-Meer aus zu unterstützen und dort aufzunehmen, einem besonderen zweiten Schiffe zugedacht.

Wir dürfen wohl zum Schlusse der Hoffnung Ausdruck geben, daß Filchners Plan zur vollständigen Durchführung gelangt und das in wissenschaftlicher wie nationaler Beziehung bedeutungsvolle Unternehmen voll gelingen wird.

---

# Verkehr auf den vom Reiche subventionierten Dampferlinien.

(Nach der amtlichen Statistik für 1908.)

## 1. Linien nach Ostasien und Australien.

a) Güterverkehr:

**Ostasiatische Linie.**

| | 1908 | | 1907 | |
|---|---|---|---|---|
| | Gewicht t | Wert ℳ | Gewicht t | Wert ℳ |
| Ausreise | 135 695 | 142 908 000 | 111 282 | 146 024 000 |
| davon deutscher Herkunft | 107 576 | 113 299 000 | 86 879 | 113 109 000 |
| also v. H. | 79,3 | 79,3 | 78,1 | 77,5 |
| Heimreise | 97 142 | 165 256 000 | 81 239 | 165 203 000 |
| davon f. Deutschland bestimmt | 61 022 | 55 244 000 | 52 238 | 56 243 000 |
| also v. H. | 62,8 | 33,4 | 64,3 | 34 |
| Gesamtverkehr der Ostasiatischen Linie | 232 837 | 308 164 000 | 192 521 | 311 227 000. |

**Australische Linie.**

| | 1908 | | 1907 | |
|---|---|---|---|---|
| | Gewicht t | Wert ℳ | Gewicht t | Wert ℳ |
| Ausreise | 62 954 | 37 288 000 | 56 724 | 37 977 000 |
| davon deutscher Herkunft | 44 266 | 24 587 000 | 41 505 | 24 443 000 |
| also v. H. | 70,3 | 65,9 | 73,1 | 64,4 |
| Heimreise | 75 879 | 63 307 000 | 78 481 | 82 964 000 |
| davon f. Deutschland bestimmt | 63 535 | 50 866 000 | 65 638 | 65 523 000 |
| also v. H. | 83,7 | 80,3 | 83,6 | 79 |
| Gesamtverkehr der Australischen Linie | 138 833 | 100 595 000 | 135 205 | 120 941 000. |

**Beide Linien zusammen.**

| | 1908 Gewicht t | 1908 Wert ℳ | 1907 Gewicht t | 1907 Wert ℳ |
|---|---|---|---|---|
| Ausreise | 198 649 | 180 196 000 | 168 006 | 184 001 000 |
| Heimreise | 173 021 | 228 563 000 | 159 720 | 248 167 000 |
| Gesamtverkehr | 371 670 | 408 759 000 | 327 726 | 432 168 000 |
| Außerdem an Edelmetallen und Kontanten | — | 142 936 000 | — | 22 130 000. |

Danach zeigt die Aus- und Einfuhr durch die Reichspostdampfer im Jahre 1908 gegen das Vorjahr eine Zunahme der beförderten Güter um 43 944 t, während ihr Wert um 23 409 000 Mark hinter dem des Vorjahrs zurückgeblieben ist.

Die Zahl der Reisen hat wie im Vorjahre 79 betragen, davon sind Ausreisen 40, Heimreisen 39.

Von den ausgegangenen Gütern wurden dem Werte nach 32,9 v. H. der in europäischen Häfen aufgenommenen Ladung in Hamburg, 26 v. H. in Bremerhaven, 1,1 v. H. in Rotterdam, 31,7 v. H. in Antwerpen, 6,7 v. H. in Genua und 1,6 v. H. in Neapel geladen. Gelöscht wurden auf der Heimreise in Neapel 2,5 v. H., in Genua 35,4 v. H., in Gibraltar 0,7 v. H., in Antwerpen 18,2 v. H., in Amsterdam 7 v. H., in Bremerhaven 15,7 v. H. und in Hamburg 20,5 v. H. vom Gesamtwerte der nach europäischen Häfen bestimmten Güter.

b) Personenverkehr:

**Ostasiatische Linie.**

| | 1908 | | | | 1907 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Klasse | | | Zusammen Klasse I — III | Klasse | | | Zusammen Klasse I — III |
| | I | II | III | | I | II | III | |
| Ausreise | 6 259 | 4 301 | 3 376 | 13 936 | 5 140 | 3 868 | 2 971 | 11 979 |
| Heimreise | 5 741 | 4 003 | 3 346 | 13 090 | 4 642 | 3 605 | 3 214 | 11 461 |
| Zusammen | 12 000 | 8 304 | 6 722 | 27 026 | 9 782 | 7 473 | 6 185 | 23 440. |

**Australische Linie.**

| | I | II | III | Zusammen | I | II | III | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ausreise | 1 540 | 1 440 | 4 260 | 7 240 | 1 775 | 1 485 | 3 084 | 6 344 |
| Heimreise | 1 475 | 1 321 | 2 370 | 5 166 | 1 596 | 1 359 | 2 460 | 5 415 |
| Zusammen | 3 015 | 2 761 | 6 630 | 12 406 | 3 371 | 2 844 | 5 544 | 11 759. |

## 2. Deutsch-Ostafrikanische Linie.

a) Güterverkehr:

| | 1908 | | 1907 | |
|---|---|---|---|---|
| | Gewicht t | Wert ℳ | Gewicht t | Wert ℳ |
| Ausreise | 125 871 | 64 718 000 | 109 435 | 53 328 000 |
| davon deutscher Herkunft | 82 573 | 35 687 000 | 70 571 | 28 329 000 |
| also v. H. | 65,6 | 55,1 | 64,5 | 53,1 |
| Heimreise | 107 407 | 58 831 000 | 95 624 | 60 808 000 |
| davon f. Deutschland bestimmt | 48 495 | 31 020 000 | 45 872 | 29 566 000 |
| also v. H. | 45,2 | 52,7 | 48 | 48,6 |
| Gesamtverkehr | 233 278 | 123 549 000 | 205 059 | 114 136 000 |
| Außerdem an Edelmetallen und Kontanten | — | 4 278 000 | — | 1 839 000. |

Danach hat auf der Ausreise die Menge der ausgeführten Güter eine Steigerung um 16 436 t, ihr Wert eine Steigerung um 11 390 000 Mark erfahren, während auf der Heimreise die Menge der verladenen Güter um 11 783 t gewachsen, ihr Wert aber um 1 977 000 Mark zurückgegangen ist.

Die Dampfer dieser Linie machten im Jahre 1908 im ganzen 43 Aus- und 44 Heimreisen, von denen je 17 Aus- und Heimreisen auf die westliche Rundfahrt, je 18 Aus- und Heimreisen auf die östliche Rundfahrt und 8 Aus- und 9 Heimreisen auf die Zwischenlinie entfallen. Im Jahre 1907 belief sich die Gesamtzahl der Fahrten auf 42 Aus- und 41 Heimreisen, und zwar fanden je 16 Ausreisen und 15 Heimreisen auf der östlichen und der westlichen Rundfahrt, 10 Aus- und 11 Heimreisen auf der Zwischenlinie statt.

Auf der Ausreise wurden dem Werte nach zwei Drittel der in europäischen Häfen geladenen Güter, nämlich 66,6 v. H., in Hamburg, und nur 0,5 v. H. — wie im Vorjahr — in Bremerhaven, 0,9 v. H. in Emden, 11,2 v. H. in Rotterdam, 8,3 v. H. in Antwerpen, 0,9 v. H. in Southampton, 6,4 v. H. in Lissabon, 2,3 v. H. in Marseille und 2,9 v. H. in Neapel aufgenommen. Gelöscht wurden auf der Heimreise in Zanzibar 0,1 v. H., in Port Said 1,2 v. H., in Neapel 5,1 v. H., in Marseille 12,1 v. H., in Lissabon 1,3 v. H., in London 0,6 v. H., in Antwerpen 8,2 v. H., in Rotterdam 1,9 v. H. und in Hamburg 69,5 v. H. vom Gesamtwerte der heimwärts beförderten Güter.

Der Güterverkehr verteilte sich auf die verschiedenen Linien wie folgt:

| | Ausreise | | Heimreise | | Insgesamt | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | t | ℳ | t | ℳ | t | ℳ |
| Östliche Rundfahrt .. | 55 028 | 34 232 000 | 26 348 | 14 452 000 | 81 376 | 48 684 000 |
| Westliche Rundfahrt. | 50 846 | 21 958 000 | 53 849 | 34 085 000 | 104 695 | 56 043 000 |
| Zwischenlinie ....... | 19 997 | 8 528 000 | 27 210 | 10 294 000 | 47 207 | 18 822 000 |
| Zusammen.... | 125 871 | 64 718 000 | 107 407 | 58 831 000 | 233 278 | 123 549 000. |

b) Personenverkehr:

**Östliche Rundfahrt.**

| | 1908 | | | | 1907 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Klasse | | | Zusammen Klasse I—III | Klasse | | | Zusammen Klasse I—III |
| | I | II | III | | I | II | III | |
| Ausreise .............. | 2 557 | 1 813 | 1 603 | 5 973 | 2 270 | 1 619 | 1 562 | 5 451 |
| Heimreise ............ | 1 047 | 1 060 | 2 221 | 4 328 | 590 | 669 | 2 583 | 3 842 |
| Zusammen.... | 3 604 | 2 873 | 3 824 | 10 301 | 2 860 | 2 288 | 4 145 | 9 293. |

**Westliche Rundfahrt.**

| | I | II | III | Zusammen | I | II | III | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ausreise .............. | 1 198 | 1 356 | 1 383 | 3 937 | 818 | 998 | 1 175 | 2 991 |
| Heimreise ............ | 2 318 | 1 966 | 2 271 | 6 555 | 2 101 | 1 769 | 2 002 | 5 872 |
| Zusammen.... | 3 516 | 3 322 | 3 654 | 10 492 | 2 919 | 2 767 | 3 177 | 8 863. |

**Zwischenlinie.**

| | 1908 | | | | 1907 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Klasse | | | Zusammen Klasse I—III | Klasse | | | Zusammen Klasse I—III |
| | I | II | III | | I | II | III | |
| Ausreise | — | — | — | — | 269 | 296 | 16 | 581 |
| Heimreise | — | — | — | — | 492 | 584 | 10 | 1 086 |
| Zusammen | — | — | — | — | 761 | 880 | 26 | 1 667. |

**Alle Linien.**

| | I | II | III | Zusammen | I | II | III | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ausreise | 3 755 | 3 169 | 2 986 | 9 910 | 3 357 | 2 913 | 2 753 | 9 023 |
| Heimreise | 3 365 | 3 026 | 4 492 | 10 883 | 3 183 | 3 022 | 4 595 | 10 800 |
| Zusammen | 7 120 | 6 195 | 7 478 | 20 793 | 6 540 | 5 935 | 7 348 | 19 823. |

---

# KLEINE MITTEILUNGEN.

Messungen des Staubgehalts der Luft über dem Atlantischen Ozean sind, wie der *Prometheus* in der Nr. 1061 vom 23. Februar 1910 aus den *Annalen der Hydrographie und Maritim. Meteorologie* mitteilt, bei einer Überfahrt von Hamburg nach der Westküste von Südamerika auf dem Dampfer *Thuringia* der Hamburg-Amerika Linie in der Zeit vom 11. September bis zum 6. Oktober 1908 ausgeführt worden. Sie erstreckten sich etwa von der Nordgrenze des Nordostpassats bis zur Magalhäesstraße und wurden ein- bis zweimal täglich unter Verwendung des Aitkenschen Staubzählers am Bugspriet vorgenommen.

Als Durchschnittswert wurde aus 32 Beobachtungen auf der See ein Staubgehalt von 1130 Teilchen in 1 ccm ermittelt, während als Mindestwert in zwei Fällen je 275 Staubteilchen auf 1 ccm beobachtet wurden. Die beiden höchsten auf der See ermittelten Werte betrugen 3650 und 3300 Teilchen in der Raumeinheit und wurden in der La Plata-Einfahrt und kurze Zeit nach ihrem Verlassen gemessen. Zwei Zählungen auf dem Lande, die in dem ziemlich abseits gelegenen Jardin Publico von Montevideo und in der Nähe von Las Palmas in 450 m Seehöhe vorgenommen wurden, ergaben dagegen 6250 und 3900 Teilchen auf 1 ccm. Bis zum 20. September hielt sich der Staubgehalt zumeist zwischen 300 und 600 auf das Kubikzentimeter, mit der Annäherung an die amerikanische Küste stieg er alsbald auf 1000 bis 2000. Im allgemeinen erscheinen die erhaltenen Zahlen, insbesondere die Mindestwerte, ziemlich hoch, wenn man in Erwägung zieht, daß Aitken auf dem Ben Nevis (1340 m) bei Seewinden Mindestzahlen von 72 fand. Zweifellos

rührt aber, soweit die Messungen in Meeresnähe stattfinden, ein sehr großer Teil der im Staubzähler niedergeschlagenen festen Teilchen auch bei ruhiger See von Kochsalzteilchen her.

Bemerkenswert sind ferner die Ergebnisse einiger Beobachtungen, die im Schiffsinneren angestellt wurden Es fanden sich im Damensalon (Promenadendeck) bei geöffneten Türen 775, in der ersten Kajüte bei geöffneter Luke 1750 Staubteilchen im Kubikzentimeter, während eine Wiederholung der Messungen am folgenden Tage nach zweistündigem Geschlossenhalten von Türen und Luke Werte von 22 060 und 19 350 ergab. Diese beiden Zahlen sind noch immer bedeutend geringer als der Wert, der sonst im Freien nach Nachtregen gefunden wird, d. s. 32 000 fürs Kubikzentimeter. Im Maschinenraume des Dampfers wurden 985 000 Staubteilchen im Kubikzentimeter ermittelt. Vergleichsweise seien noch folgende Zahlen angeführt. In einem Zimmer mit zwei Gasflammen hat man am Fußboden einen Staubgehalt von 1 860 000 Teilchen im Kubikzentimeter festgestellt; im Pariser Observatorium ergaben die Messungen 160 000 bis 210 000 Teilchen, auf dem Eiffelturm ergab sich ein Meistbetrag von 104 000 und ein Mindestbetrag von 226, und auf dem Ben Nevis fand man Grenzwerte von 0 und 14 400 und im Mittel 696 Staubteilchen im Kubikzentimeter.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



# ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**Nr. 13.** BERLIN, JULI. **1910.**



## Stiftung „Töchterhort" für verwaiste Töchter von Reichs-Post- und Telegraphenbeamten.

Die unter dem Protektorat Ihrer Majestät der Kaiserin und Königin stehende Stiftung »Töchterhort« für verwaiste Töchter von Reichs-Post- und Telegraphenbeamten hat ihren Verwaltungsbericht für 1909 veröffentlicht. Danach ist das treue Zusammenarbeiten von Beamten und Unterbeamten auf dem Gebiete der Fürsorge für die ihres Ernährers beraubten Töchter auch im Jahre 1909 von erfreulichem Erfolge gewesen. 227 723 Mark Töchterhortbeiträge sind allein von Beamten und Unterbeamten gespendet worden; es konnten 175 831 Mark Unterstützungen gewährt und 109 691 Mark dem Grundvermögen zugeführt werden. In einem Zeitraume von noch nicht 20 Jahren ist es der aus freier Entschließung der Beamtenschaft begründeten und wesentlich ohne fremde Hilfe fortgeführten Stiftung möglich gewesen, neben der Ansammlung eines Vermögens von $1^1/_2$ Millionen Mark nahezu $1^3/_4$ Millionen Mark Unterstützungen an unbemittelte Waisen zu zahlen. Solche Zahlen sind ein beredtes Zeugnis für den Geist werktätiger Hilfe, der die Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphen-Verwaltung beseelt; sie kennzeichnen zugleich die hervorragende Bedeutung des Töchterhorts und berechtigen zu der Hoffnung auf eine weitere kräftige Entwicklung des großen Liebeswerkes. Die baren Einnahmen des Töchterhorts haben betragen:

| | 1909 | | 1908 | | mithin 1909 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | mehr | | weniger | |
| | Mark | Pf. | Mark | Pf. | Mark | Pf. | Mark | Pf. |
| a) an fortlaufenden Beiträgen .... | 202 868 | 85 | 198 607 | 22 | 4 261 | 63 | — | — |
| b) an einmaligen Spenden ....... | 24 854 | 10 | 10 628 | 36 | 14 225 | 74 | — | — |
| c) an besonderen Zuwendungen .. | 6 322 | 14 | 6 238 | 94 | 83 | 20 | — | — |
| Spenden zusammen... | 234 045 | 9 | 215 474 | 52 | 18 570 | 57 | — | — |
| d) an Zinsen .................. | 55 763 | 15 | 52 201 | 50 | 3 561 | 65 | — | — |
| e) dazu die Kursgewinne ........ | — | — | 91 | 90 | — | — | 91 | 90 |
| im ganzen... | 289 808 | 24 | 267 767 | 92 | 22 132 | 22 | 91 | 90 |
| | | | | | 22 040 ℳ 32 Pf. | | | |





Hervorzuheben ist die abermalige Zunahme der fortlaufenden Beiträge um 4261 Mark und der Spender um 2949 Personen. Gezahlt sind von 56 965 Beamten 109 319 Mark, von 82 308 Unterbeamten 93 549 Mark, im ganzen also von 139 273 Angehörigen der Verwaltung 202 868 Mark. Dabei handelt es sich um nur geringe Einzelspenden, deren Gesamtdurchschnitt im Jahre 1909 bei Beamten monatlich 16 Pf., bei Unterbeamten 9½ Pf. betragen hat. Auf solchen geringfügigen, niemand schwerfallenden dauernden Spenden bei möglichst allgemeiner Beteiligung beruht das kräftige Wachsen des Stiftungswerkes nach dem alten Satze: Viele Wenig machen ein Viel! Die Beteiligung in den einzelnen Bezirken erhebt sich bei den Beamten (ohne Hilfstellen-Inhaber) bis zu 84,1 v. H., bei den Unterbeamten bis zu 95,8 v. H.; der Durchschnitt für das Reichs-Postgebiet beträgt bei den Beamten 59,2 v. H., bei den Unterbeamten 66,0 v. H. Von der Gesamtzahl der Reichs-Post-, Telegraphen- und Fernsprechanstalten (ohne Hilfstellen) waren im Jahre 1909 mit fortlaufenden Beiträgen beteiligt 88,3 v. H. gegen 86,2 v. H. im Vorjahre. In vier Bezirken sind fortlaufende Beiträge von allen Ämtern und Agenturen eingegangen.

Auch die einmaligen Beiträge sind im Jahre 1909 reichlich ausgefallen, 24 854 Mark gegenüber 10 628 Mark im Vorjahre, da viele Berufsgenossen die im Berichtsjahr eingetretene Besoldungserhöhung zum Anlaß genommen haben, die Bestrebungen des Töchterhorts durch Überweisung einer Sonderspende zu fördern. Sämtliche einmaligen Spenden, an denen 7290 Beamte und 12 049 Unterbeamte beteiligt waren, sind nach Abzug eines geringen, zur selbständigen Verwendung durch die Bezirksausschüsse bestimmten Betrags ebenso wie die besonderen Zuwendungen (6322 Mark) satzungsgemäß dem Kapitalvermögen zugute gekommen.

Die Einnahmesteigerung ist natürlich nicht ohne Einfluß auf das Kapitalvermögen geblieben. Es ist beim Hauptausschusse von 1 372 573 Mark auf 1 482 264 Mark — einschließlich 469 730 Mark Unterbeamtenanteil — angewachsen. Rechnet man dazu die bei den Bezirksausschüssen vorhandenen Bestände von 38 042 Mark, so stellt sich das Gesamtvermögen der Stiftung am Schlusse des Jahres 1909 auf 1 520 306 Mark. Der Zuwachs von 109 691 Mark beim Hauptausschuß ist der größte Jahreszugang seit dem Bestehen des Töchterhorts. Das Anwachsen des Kapitalvermögens ergibt sich aus nachstehender Übersicht.

| bis Ende | | Mark | Pf. | | | | | Mark | Pf. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Kapitalgrundstock (gesammelt bis 20. Oktober 1890) | | | | | | | | 109 089 | 28 |
| 1892 | Zugang | 117 792 | 17, | mithin Kapital | Ende | | 1892: | 226 881 | 45 |
| 1893 | - | 62 267 | 91 | - | - | - | 1893: | 289 149 | 36 |
| 1894 | - | 59 269 | 16 | - | - | - | 1894: | 348 418 | 52 |
| 1895 | - | 64 065 | 69 | - | - | - | 1895: | 412 484 | 21 |
| 1896 | - | 59 896 | 39 | - | - | - | 1896: | 472 380 | 60 |
| 1897 | - | 55 389 | 58 | - | - | - | 1897: | 527 770 | 18 |
| 1898 | - | 53 157 | 61 | - | - | - | 1898: | 580 927 | 79 |
| 1899 | - | 55 446 | 78 | - | - | - | 1899: | 636 374 | 57 |
| 1900 | - | 62 528 | 32 | - | - | - | 1900: | 698 902 | 89 |
| 1901 | - | 64 958 | 59 | - | - | - | 1901: | 763 861 | 48 |
| 1902 | - | 74 973 | 43 | - | - | - | 1902: | 838 834 | 91 |
| 1903 | - | 76 735 | 60 | - | - | - | 1903: | 915 570 | 51 |
| 1904 | - | 86 227 | 71 | - | - | - | 1904: | 1 001 798 | 22 |
| 1905 | - | 86 248 | 41 | - | - | - | 1905: | 1 088 046 | 63 |
| 1906 | - | 93 266 | 31 | - | - | - | 1906: | 1 181 312 | 94 |
| 1907 | - | 96 122 | 73 | - | - | - | 1907: | 1 277 435 | 67 |
| 1908 | - | 95 137 | 19 | - | - | - | 1908: | 1 372 572 | 86 |
| 1909 | - | 109 691 | — | - | - | - | 1909: | 1 482 263 | 86. |

In Hypotheken sind von dem beim Hauptausschusse verwalteten Vermögen angelegt 983 000 Mark.

Den vermehrten Mitteln entsprechend ist auch die Unterstützungstätigkeit der Stiftung im Berichtsjahr umfangreicher gewesen als früher. 3280 Unterstützungen sind im Jahre 1909 gezahlt worden, 10 646 Mark mehr als im Vorjahre. Es entfielen

| | auf Beamtenwaisen | auf Unterbeamtenwaisen |
|---|---|---|
| von den 2958 einmaligen Unterstützungen | 1021 mit 50 661 Mark, | 1937 mit 73 940 Mark, |
| - - 322 fortlaufenden - | 178 - 33 240 - | 144 - 17 990 - |
| von zus. 3280 Unterstützungen .......... | 1199 mit 83 901 Mark, | 2081 mit 91 930 Mark. |

Das im § 5 der Satzungen für Unterbeamtentöchter Gewährleistete hätte nur 79 421 Mark ausgemacht; es ist mithin im Jahre 1909 aus den für Unterbeamtenwaisen nicht vorbehaltenen Mitteln wiederum ein bedeutender Betrag (12 509 Mark) zugeschossen worden. Die derart bis Ende 1909 gewährten Zuschüsse zugunsten von Unterbeamtenwaisen überschreiten die Summe von 107 500 Mark. Und dabei äußert sich in der Vorschrift der Satzungen (Zulassung von Bewilligungen aus Beamtenbeiträgen an Unterbeamtenwaisen, nicht aber umgekehrt) an sich schon eine bemerkenswerte Fürsorge zum Wohle der Unterbeamtenwaisen.

Die einmaligen Unterstützungen verteilen sich auf Töchter über 18 Jahren mit 99 286 Mark in 2377 Fällen, auf Waisen unter 18 Jahren mit 25 314 Mark in 581 Fällen. Von den 2377 Bewilligungen sind 2343 mit im ganzen 95 942 Mark durch die Bezirksausschüsse selbständig erfolgt, 848 an Beamtentöchter mit 40 132 Mark und 1495 an Unterbeamtentöchter mit 55 810 Mark. Auf Grund des § 13 der Satzungen ist den Bezirksausschüssen zu den Einzelgewährungen innerhalb der verfügbaren Mittel völlig freie Hand gelassen. Aus der Hauptkasse sind im Berichtsjahre 615 einmalige Unterstützungen mit zusammen 28 658 Mark gezahlt worden, nämlich 173 mit 10 528 Mark an Beamtenwaisen und 442 mit 18 130 Mark an Unterbeamtenwaisen. Von der Gesamtzahl sind 34 Unterstützungen mit 3344 Mark an Töchter gelangt, die das 18. Lebensjahr bereits vollendet hatten, und 581 Unterstützungen mit 25 314 Mark an Töchter unter 18 Jahren. Die vom Hauptausschuß und von den Bezirksausschüssen insgesamt bewilligten einmaligen Unterstützungen sind gewährt worden

| | | | |
|---|---|---|---|
| wegen Krankheit der Waisen ............ | in 1445 Fällen | mit | 59 616 Mark, |
| zur Ausbildung ...................... | - 140 - | - | 8 828 - |
| zur Beschaffung von Kleidung usw. ...... | - 375 - | - | 14 595 - |
| wegen allgemeiner Notlage .............. | - 765 - | - | 30 169 - |
| als Beihilfen zur Einsegnung usw. ....... | - 61 - | - | 2 503 - |
| für Sommerpflege .................... | - 172 - | - | 8 889 - . |

Für den letztgenannten Betrag haben 166 kränkliche Kinder (31 Beamtenwaisen und 135 Unterbeamtenwaisen) zur Kräftigung ihrer Gesundheit, je nach ärztlicher Bestimmung, in Ferienkolonien, in Solbäder, an die See oder auf das Land entsandt werden können, und außerdem erhielten noch 6 Unterbeamtenwaisen, die nicht vom Töchterhort, sondern auf Kosten Dritter in Sommerpflege gegeben wurden, den üblichen Ausrüstungszuschuß von je 10 Mark. Seit 1894 (Beginn dieser Art der Fürsorge bei der Stiftung) hat der Hauptausschuß für Sommerpflege im ganzen 91 886 Mark verausgabt, nämlich für 345 Beamtenwaisen 19 320 Mark und für 1414 Unterbeamtenwaisen 72 566 Mark oder 79,0 v. H.





Neben den für Waisen in jüngeren Jahren gemachten Aufwendungen, deren Notwendigkeit und werbende Kraft nicht verkannt wird, hat der Töchterhort seine Hauptaufgabe: erwerbsunfähigen mittellosen Töchtern im vorgerückten Lebensalter eine Stütze zu sein, ihnen dann, wenn die Not am größten ist, den Kampf ums Dasein nach Möglichkeit zu erleichtern, unausgesetzt weiter verfolgt. Den Empfängerinnen fortlaufender Unterstützungen sind im Berichtsjahre 34 und im Jahre 1910 weitere 13 neu hinzugetreten. Die Jahresausgabe an fortlaufenden Unterstützungen beträgt zur Zeit 54 070 Mark für 322 erwerbsunfähige Töchter. Zu solchen Bewilligungen werden grundsätzlich nur die Zinseinnahmen verwendet, um diesen hilfsbedürftigsten Schutzbefohlenen neben den in besonderen Bedarfsfällen gewährten außerordentlichen Beihilfen eine dauernde Einnahme sicherzustellen. Infolge der erfreulichen Verstärkung des zinstragend angelegten Vermögens brauchte im abgelaufenen Jahre, im Gegensatze zu früheren Zeiten, kein Antrag auf Bewilligung einer fortlaufenden Unterstützung lediglich wegen Unzulänglichkeit der dazu bestimmten Mittel zurückgewiesen oder aufgeschoben zu werden.

Durch die im Jahre 1909 gezahlten fortlaufenden Unterstützungen mit 51 230 Mark und die 124 601 Mark an einmaligen Unterstützungen, im ganzen 175 831 Mark, haben die bis Ende 1909 aus Töchterhortmitteln gewährten Unterstützungsbeträge die Höhe von 1 730 659 Mark erreicht.

In den einzelnen Jahren sind gezahlt worden, und zwar

| im Jahre | auf Anweisung des Hauptausschusses: einmalige Unterstützungen | | auf Anweisung des Hauptausschusses: fortlaufende Unterstützungen | | von den Bezirksausschüssen (einmalig) | | zusammen | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Mark | Pf. | Mark | Pf. | Mark | Pf. | Mark | Pf. |
| 1891 (vorbereit. Ausschuß) | 3 302 | 40 | — | — | — | — | 3 302 | 40 |
| 1892 ( - bis 2./11.) | 3 928 | 75 | — | — | — | — | 3 928 | 75 |
| 3./11. bis 31./12. .... | 999 | — | — | — | 15 521 | — | 16 520 | — |
| 1893 .................. | 4 653 | 50 | 6 025 | — | 28 971 | 79 | 39 650 | 29 |
| 1894 .................. | 4 433 | — | 9 080 | — | 34 738 | — | 48 251 | — |
| 1895 .................. | 6 450 | — | 10 145 | — | 36 711 | 75 | 53 306 | 75 |
| 1896 .................. | 8 905 | — | 14 530 | 27 | 38 983 | — | 62 418 | 27 |
| 1897 .................. | 8 375 | — | 18 170 | 83 | 40 808 | 50 | 67 354 | 33 |
| 1898 .................. | 10 960 | 60 | 19 920 | 84 | 42 212 | 80 | 73 094 | 24 |
| 1899 .................. | 14 874 | 30 | 20 259 | 17 | 42 761 | — | 77 894 | 47 |
| 1900 .................. | 15 254 | 80 | 22 824 | 20 | 45 978 | 90 | 84 057 | 90 |
| 1901 .................. | 15 826 | 60 | 25 980 | 85 | 48 226 | 80 | 90 034 | 25 |
| 1902 .................. | 16 527 | 35 | 28 585 | 3 | 54 855 | 50 | 99 967 | 88 |
| 1903 .................. | 18 907 | 60 | 31 799 | 98 | 60 180 | 50 | 110 888 | 8 |
| 1904 .................. | 21 465 | 35 | 35 324 | 16 | 62 662 | 57 | 119 452 | 8 |
| 1905 .................. | 23 513 | 20 | 38 824 | 99 | 72 861 | 50 | 135 199 | 69 |
| 1906 .................. | 25 988 | 70 | 41 685 | 83 | 79 392 | 85 | 147 067 | 38 |
| 1907 .................. | 28 185 | 35 | 43 449 | 19 | 85 620 | 35 | 157 254 | 89 |
| 1908 .................. | 28 290 | 80 | 47 670 | 1 | 89 224 | 35 | 165 185 | 16 |
| 1909 .................. | 28 658 | 60 | 51 230 | 2 | 95 942 | 39 | 175 831 | 1 |
| im ganzen .... | 289 499 | 90 | 465 505 | 37 | 975 653 | 55 | 1 730 658 | 82. |

Vom Gesamtbetrage haben empfangen die Beamtentöchter 860 990 Mark, d. s. 49,75 v. H., die Unterbeamtentöchter 869 669 Mark, d. s. 50,25 v. H. Dagegen rühren vom Gesamtbetrage der Spenden bis Ende 1909 (2 794 511 Mark)

von Unterbeamten her oder sind für diese geleistet worden 1 091 996 Mark, d. s. 39,08 v. H.

Die Verwaltungskosten der Stiftung haben im Berichtsjahre nur 3147 Mark betragen; davon kommen auf den Hauptausschuß 1879 Mark, auf die Bezirksausschüsse 1238 Mark und auf die Vertrauensmänner 30 Mark. Die Geringfügigkeit dieser Ausgabe bei einem so großen Verwaltungsapparat ist darauf zurückzuführen, daß alle Mitglieder des Hauptausschusses und der Bezirksausschüsse sowie die Vertrauensmänner die Geschäfte ehrenamtlich, also unentgeltlich versehen, und daß der Stiftung von dem Herrn Staatssekretär des Reichs-Postamts für die Ablieferung der Spenden Erleichterungen gewährt worden sind.

Der Hauptausschuß vertraut, wie am Schlusse des Verwaltungsberichts ausgesprochen ist, auch für die Zukunft auf das einträchtige Zusammenwirken der Organe des Töchterhorts sowie auf die Opferwilligkeit aller Berufsgenossen, damit das auf gesundem Grunde ruhende schöne Stiftungswerk immer weiter ausgebaut werden kann zu Nutz und Frommen der vielen ihres Ernährers und Schützers beraubten Töchter, die der Hilfe bedürfen.

---

## Der Suezkanal.*)

Von W. Heß, Ober-Postinspektor in Berlin.

Am 16. November 1909 waren 40 Jahre verflossen seit der Fertigstellung eines der größten Kulturwerke der Neuzeit, des Suezkanals, der den lange gehegten Plan der Verbindung des Mittelländischen Meeres mit dem Roten Meere endlich dauernd zur Verwirklichung brachte. Es dürfte daher von allgemeinem Interesse sein, wenn wir aus diesem Anlaß im folgenden einen kurzen Überblick über die Entstehungsgeschichte des Kanals und über seine wirtschaftliche Bedeutung geben.

Die ersten Bestrebungen, unter Benutzung des Roten Meeres einen fahrbaren Schiffahrtsweg nach Asien herzustellen, fallen schon in das vorgeschichtliche Altertum, doch haben über den genauen Zeitpunkt des Beginns dieser Bestrebungen von jeher Meinungsverschiedenheiten bestanden. Aristoteles, Strabo und Plinius melden, daß der Pharao Ramses II. (etwa 1400 v. Chr.) als erster einen Kanal zwischen dem Roten Meere und dem Nile und damit auch eine Verbindung mit dem Mittelländischen Meere habe herstellen lassen. Trotzdem neigte man noch zur Zeit Alexander von Humboldts allgemein der Anschauung

*) Quellen:

Stephan, Heinrich. Das heutige Ägypten. Leipzig. F. A. Brockhaus. 1872.

Krukenberg, Dr. C. Fr. W. Die Durchflutung des Isthmus von Suez. Heidelberg. Carl Winters Universitätsbuchhandlung. 1888.

Rossignol, L. M. Le Canal de Suez. (Étude historique, juridique et politique.) Paris. V. Giard & E. Brière. 1898.

Charles-Roux, J. L'Isthme et le Canal de Suez. Paris. Librairie Hachette & Cie. 1901. 2 Bde.

Martell, Paul. »Zur Geschichte des Suezkanals«, in der Zeitschrift »Die Flotte«, Monatsblatt des deutschen Flotten-Vereins (Jahrg. 1909, Nr. 12).

zu,*) daß in Wirklichkeit dieses Vorhaben, wie Herodot meldet, zuerst unter Necho (610 bis 594 v. Chr.) in Angriff genommen worden sei. Aus später aufgefundenen Inschriften geht aber hervor, daß schon der Vorgänger von Ramses II., Seti I., bei der Rückkehr von einem siegreichen Zuge nach Asien einen mit Krokodilen angefüllten Kanal an der Landesgrenze zu durchfahren hatte, der demnach mit dem Nile im Zusammenhang gestanden haben dürfte. Der Kanal des Seti muß jedoch im Laufe der Jahrhunderte wieder in Verfall geraten sein. Denn nach den vorliegenden Quellen ist nicht daran zu zweifeln, daß es sich bei dem Kanale, den Necho erbauen ließ, um eine völlig neue Wasserstraße handelte, die etwas oberhalb Bubastis, bei dem heutigen Zagazig, ihre Speisung aus dem Pelusischen Nilarm empfing und an dem alten Patumos vorbei in den Arabischen Meerbusen münden sollte. Durch einen Orakelspruch geschreckt, ließ aber Necho den Kanalbau unvollendet, der dann erst unter der Herrschaft des Perserkönigs Darius Hystaspes (521 bis 486 v. Chr.) zu Ende geführt wurde. Wieder in Verfall geraten, wurde der Kanal endlich durch Ptolemaeus II. Philadelphus (286 bis 247 v. Chr.) so vollkommen ausgebaut, daß er über zwei Jahrhunderte hindurch den Zwecken des äthiopischen, arabischen und indischen Handels dienen konnte. Ptolemaeus II. ließ auch zum ersten Male künstliche Schleuseneinbauten am Kanale herstellen. Die kostspielige Unterhaltung des Kanals und sein geringer Verkehrsnutzen scheinen aber später von neuem zu seinem Verfalle geführt zu haben. Denn von den Schiffen, auf denen Kleopatra nach der Schlacht von Actium (31 v. Chr.) sich und ihre Schätze vor Antonius in das Rote Meer zu flüchten versuchte, blieben einige im Kanale stecken, und einige Jahre später (24 v. Chr.) vermochte Aelius Gallius für seine Unternehmungen gegen Arabien nur noch Bauholz, aber keine Schiffe mehr durch den Kanal hindurchzubringen. Während der römischen Kaiserzeit wurde der Kanal nochmals wiederhergestellt. Der Kaiser Trajan ließ etwa 98 n. Chr. eine wohl teilweise dem alten Kanalbette folgende Wasserstraße anlegen, die schon in der Umgebung von Kairo begann und bei Suez endigte, und deren westliche Hälfte den Namen »Amnis Trajanus« führte. In dem »Chalig« oder Stadtkanale von Kairo ist ein Teil dieses alten Trajanskanals bis auf den heutigen Tag erhalten geblieben, ein anderes etwa 4 km langes Stück ist von Lesseps in die Süßwasseranlage des neuen Suezkanals einbezogen worden; im übrigen scheint aber auch der Trajanskanal nicht lange benutzungsfähig gewesen zu sein. Erst als der Feldherr des Khalifen Omar, Amru ibn el As, 640 n. Chr. Ägypten unter arabische Botmäßigkeit gebracht hatte, belebte sich aufs neue das Interesse für die Wiederherstellung der Wasserstraße zwischen Nil und Rotem Meere. Unter Amru wurde der Kanal nochmals ausgebaut und zu Getreidebeförderungen von Fostat (Alt-Kairo) über Kolzum (Suez) nach Jambo, dem Hafen für Mekka und Medina, benutzt. Später aber wurde der Kanal unter dem mißtrauischen Khalifen Abu Jafar el Mansur (762 bis 767 n. Chr.) zugeschüttet, um dem Heere des Rebellen Mohammed ibn Abu Talib in Medina die Zufuhr abzuschneiden. Seit dem letzten Viertel des achten Jahrhunderts konnte also der Kanal nicht mehr benutzt werden.

Mehr als sieben Jahrhunderte vergingen, bis der Plan einer Verbindung des Roten Meeres mit dem Mittelländischen Meere von neuem auftauchte. Erst als Vasco de Gama gegen Ende des 15. Jahrhunderts den Seeweg nach Ostindien um das Kap der guten Hoffnung entdeckt hatte, fühlte sich die Republik Venedig in ihren wichtigsten Lebensinteressen bedroht und zog ernstlich die Abkürzung des Seewegs nach Asien durch Schaffung einer Verbindung mit dem Roten Meere in Erwägung, um auf diese Weise ihre vorherrschende Stellung im Handelsverkehr mit dem Orient zu behaupten. Allein der Widerstand, den die Mameluken-

*) Krukenberg, S. 3 ff.



sultane dem Vorhaben entgegenstellten, und die geringe Tatkraft der führenden Männer Venedigs zu jener Zeit ließen den Plan nicht zur Ausführung kommen. Bemerkenswert ist aber, daß die Pläne der Republik Venedig in einem Punkte wesentlich von den Kanalbauten des Altertums abwichen, indem nämlich nicht mehr eine Verbindung nach dem Roten Meere unter Benutzung eines Teiles der natürlichen Wasserstraße des Nilstroms, sondern zum ersten Male eine unmittelbare Verbindung unter Durchstechung der Landenge von Suez in Aussicht genommen wurde. Diese Gestaltung des Planes wurde auch in allen späteren Entwürfen beibehalten. Sie entsprang ohne weiteres den veränderten Bedürfnissen, denen die geplante Wasserstraße dienen sollte. Während bei den Plänen des Altertums der Verkehr mit Ägypten selbst eine wichtige Rolle gespielt hatte, schied dieser bei allen neueren Plänen fast vollständig aus. Waren die Kanäle der Alten ausschließlich für die Zwecke der jeweiligen Beherrscher Ägyptens bestimmt, so hatten seit der Zeit Vasco de Gamas alle Pläne in erster Linie die Schaffung einer Schiffahrtstraße für den Durchgangsverkehr zur Belebung des Handels zwischen dem ganzen Abendland und dem fernen Osten im Auge.

Mehrfach wurde der Bau eines Suezkanals von türkischer Seite wieder in Aussicht genommen. Die Türken hatten sich vergeblich der portugiesischen Herrschaft in Indien mit Waffengewalt zu widersetzen versucht und dabei erkannt, wie wertvoll es für sie gewesen wäre, wenn sie mit Hilfe eines Suezkanals ihre bedeutenden Mittelmeer-Streitkräfte nach Belieben auch in das Rote Meer hätten entsenden können. Selim II. (1566 bis 1574) ließ die ersten Arbeiten zur Durchstechung der Landenge von Suez in Angriff nehmen; aber wegen eines Aufstandes in Arabien mußten sie schon nach kurzer Zeit wieder eingestellt werden. Unter Murad III. (1574 bis 1594) hatte der Großvezier Sokolli die Absicht, 100 000 Arbeiter für den Kanalbau anzuwerben, ließ sich aber dann durch die Höhe der Kosten wieder abschrecken. Mustapha I. verfolgte denselben Plan, wurde aber 1639 ermordet, ehe er ihn hatte verwirklichen können. Später war es namentlich der Sultan Mustapha III., der Freund und Verehrer Friedrichs des Großen, der sich von neuem mit dem Plane beschäftigte. Der frühe Tod seines Großveziers Raghib Pascha, eines hervorragenden Staatsmannes († 1763), sowie der demnächstige schwere Krieg mit Rußland vereitelten indes wiederum den Plan. Während dieses Krieges machte sich der tapfere und kluge Mameluken-Anführer Ali-Bey in Ägypten unabhängig von der Pforte, eroberte einen Teil von Syrien und besetzte Mekka. Um seine Unabhängigkeit weiter zu befestigen, wollte er mit allen Mitteln die Durchstechung der Landenge von Suez betreiben, als er 1773 plötzlich starb. Bemerkenswert sind die verschiedenen Gründe, die zu jener Zeit immer wieder den Plan der Herstellung eines Suezkanals belebten. Während bei der Pforte stets die Hoffnung mitsprach, daß der Kanal zur Wiederbefestigung der türkischen Oberhoheit in Ägypten beitragen würde, glaubten unternehmende Mamelukenführer in Ägypten auf demselben Wege am ehesten ihre Selbständigkeit erringen zu können*).

Bald darauf wurde — gelegentlich seines Zuges nach Ägypten — Napoleon auf den Suezkanalplan aufmerksam. Unter den Aufträgen, die er sich vom Direktorium der Französischen Republik geben ließ, befindet sich auch der folgende vom 12. April 1798: »Er (Bonaparte) wird die Landenge von Suez durchstechen und alle Maßnahmen ergreifen, um den freien und ausschließlichen Besitz des Roten Meeres der Französischen Republik sicherzustellen«**). Die Fassung dieses kurzen und bündigen Befehls ist ein vortrefflicher Beweis für die Schnelligkeit und Entschiedenheit, mit der Napoleon seine Beschlüsse zu fassen pflegte,

*) Stephan, S. 434.
**) Rossignol, S. 12 u. 13.

und für die Tatkraft, mit der er sie durchzuführen hoffte. In diesem Falle aber blieb ihm die Erfüllung versagt. Mit einigen Mitgliedern des wissenschaftlichen Ausschusses, der sein Heer begleitete, begab er sich nach Suez und entdeckte persönlich als erster die Spuren des alten Kanals. Dann beauftragte er noch 1798 den Chefingenieur Lepère, Generaldirektor der Brücken und Chausseen und Mitglied jenes wissenschaftlichen Ausschusses, mit einer vollständigen Erforschung und Aufnahme des Geländes sowie mit der Ausarbeitung des Entwurfes zu einem beide Meere verbindenden Schiffahrtskanale. Die Arbeiten zogen sich aber infolge der großen Schwierigkeiten bei Versorgung der Ingenieure und Arbeiter mit Trinkwasser und mit Lebensmitteln und infolge der Unsicherheit des aufzunehmenden Geländes außerordentlich in die Länge und nahmen $3^1/_4$ Jahre in Anspruch. Inzwischen hatte das französische Heer Ägypten wieder verlassen müssen. Lepère war bei seinen Arbeiten zu dem irrtümlichen Schlusse gekommen, daß der Spiegel des Roten Meeres 9,008 m höher liege als der des Mittelländischen Meeres. Dieser Irrtum Lepères blieb mehrere Jahrzehnte hindurch bestehen und wirkte äußerst ungünstig auf die weitere Entwicklung des Kanalplans ein. Erst die 1841 von Linant-Bei, dem Generaldirektor des ägyptischen Wasserbauwesens, vorgenommenen Untersuchungen, deren Ergebnisse durch die späteren umfassenderen Arbeiten von Bourdaloue, Stephenson und Negrelli 1847 im wesentlichen bestätigt wurden, ergaben die Haltlosigkeit der Lepèreschen Feststellungen. Von da an trat der Suezkanalplan wieder mehr in den Vordergrund. 1843 brachte der österreichische Generalkonsul in Alexandria auf Veranlassung des Fürsten Metternich den Plan bei dem Vizekönige Mehmed-Ali in Anregung. Dieser aber befürchtete anscheinend eine Störung seiner Beziehungen zu England und zur Pforte und eine Erschütterung seiner soeben erst mühsam befestigten politischen Stellung und ging auf die Anregungen nicht ein. Im Jahre 1846 kam es dann zur Gründung einer österreichisch-englisch-französischen Gesellschaft, die die Kanalfrage zu lösen gedachte, aber bald wieder der Auflösung anheimfiel. Später benutzte der Österreicher Negrelli die von ihm 1847 vorgenommenen Messungen als Unterlage für einen bis in alle Einzelheiten ausgearbeiteten Kanalentwurf. Festere Gestalt aber gewann der Plan des Durchstichs der Landenge von Suez erst, als der frühere französische Generalkonsul in Kairo Ferdinand von Lesseps sich eingehend mit ihm befaßte. Nachdem er fünf Jahre hindurch alle auf die Angelegenheit bezüglichen Fragen sorgfältig studiert hatte, machte er sich mit unermüdlicher Ausdauer und Tatkraft an die Ausführung. Da er von dem damaligen Vizekönige von Ägypten, Abbas-Pascha, keine Förderung seiner Pläne erwartete, unternahm er zunächst 1852 eine Reise nach Constantinopel, um sich die Unterstützung der türkischen Regierung zu sichern. Hier erhielt er jedoch den Bescheid, daß die ganze Angelegenheit lediglich Sache Ägyptens sei, und mußte unverrichteter Dinge wieder umkehren. Als dann 1854 Abbas-Pascha gestorben war und Said-Pascha die Herrschaft antrat, ging Lesseps sofort von neuem vor. Schon am 15. November 1854 überreichte er dem Vizekönig im Lager zu Marna in der Lybischen Wüste die erste Denkschrift über die Ausführung des Suezkanals. Bereits 14 Tage darauf unterzeichnete Said-Pascha die erste Konzessionsurkunde, der die Grundzüge für die »Compagnie universelle du canal maritime de Suez« beigefügt waren. Nun begann die Ausarbeitung des Vorentwurfs, die den Ingenieuren Linant-Bei und Mougel-Bei anvertraut wurde, und der eine nochmalige sorgfältige Erforschung des ganzen Geländes voranging. Als der Vorentwurf 1855 vollendet war, stellten sich der Ausführung des Werkes von neuem erhebliche Schwierigkeiten entgegen. Einmal versuchte England — eifersüchtig darauf, daß das große Werk von französischer Seite aus in Angriff genommen werden sollte —, in jeder Weise die Verwirklichung der Pläne Lesseps zu hemmen und machte nach dieser Rich-

tung hin seinen Einfluß bei der Pforte geltend; auf der anderen Seite wurden erneut vom technischen Standpunkt aus von namhaften Persönlichkeiten, u. a. von Stephenson dem Jüngeren († 1859), die ernstesten Bedenken gegen die Ausführbarkeit des Kanals geltend gemacht. Lesseps schlug nun dem Vizekönige vor, diese Bedenken einer internationalen Kommission zur Prüfung und Begutachtung vorzulegen. Der Vizekönig ging hierauf ein, und die aus ersten Ingenieuren Englands, Preußens, Österreichs, Frankreichs, Hollands und Spaniens zusammengesetzte Kommission bestätigte nach einer im November 1855 vorgenommenen örtlichen Besichtigung, daß dem Gelingen des Werkes keine technischen Hindernisse entgegenständen. Sie billigte im großen und ganzen die Einzelheiten des Vorentwurfs und sprach sich nur, abweichend von diesem, dahin aus, daß von dem Einbau von Schleusen an den beiden Enden des Kanals besser abgesehen werde. Darauf vollzog endlich unterm 5. Januar 1856 der Vizekönig die endgültige Konzessionsurkunde, die eine Konzessionsdauer von 99 Jahren vorsieht, und Lesseps konnte die Bildung der zu gründenden Gesellschaft vorbereiten. Zu diesem Zwecke unternahm er eine längere Reise nach Europa, auf der er in einer Anzahl bedeutender Städte verschiedener Länder seine Pläne auseinandersetzte, um die öffentliche Meinung für seine Unternehmung zu gewinnen und namentlich um die kapitalkräftigen Kreise zur Hergabe der Mittel zu veranlassen. Nachdem er im Oktober 1858 nach Paris zurückgekehrt war, wurde die Zeichnung auf die auszugebenden Aktien eröffnet. Von den 400 000 Aktien zu je 500 frcs, auf die das Grundkapital der Gesellschaft festgesetzt war, wurden vom 5. bis 25. November über 100 000 Stück in Frankreich abgesetzt. Von dem Reste waren trotz aller Bemühungen 176 602 Aktien nicht unterzubringen, was in erster Linie mit darauf zurückzuführen war, daß die englische Regierung in amtlicher Form öffentlich vor einer Beteiligung an der Aktiengesellschaft warnte, da das Unternehmen technisch undurchführbar und nicht ertragsfähig sei. Schließlich entschloß sich die ägyptische Regierung, den Rest der Aktien auf eigene Rechnung zu übernehmen. Am 25. April 1859 konnte endlich bei Port Said der erste Spatenstich getan werden.

Bald nach Beginn der Bauarbeiten stellten sich indes neue Schwierigkeiten ein. Der Vizekönig Said-Pascha hatte sich verpflichtet, mindestens 20 000, auf Wunsch auch noch mehr Fellachenarbeiter zur Verfügung zu stellen, die in einer Art Frondienst gegen billiges Entgelt zu arbeiten hatten und meist in dreimonatigen Fristen abgelöst werden sollten. Tatsächlich wurden auch anfangs 30 000 bis 40 000 Fellachen gestellt. Dann aber traten unerwartet typhöse Krankheiten auf, die zahlreiche Opfer unter den Fellachen forderten und den inzwischen zur Regierung gekommenen neuen Vizekönig Ismail-Pascha veranlaßten, eine weitere Erfüllung jener Pflicht abzulehnen. Es gelang zwar, den für die Versorgung der Arbeiter mit Trinkwasser außerordentlich wichtigen Süßwasserkanal vom Nile her, an dem zeitweise 15 000 Arbeiter beschäftigt waren, bis Ende 1863 zu Ende zu führen. Die Stellungnahme des neuen Vizekönigs drohte jedoch der Fortführung des Unternehmens ernste Schwierigkeiten zu bereiten, bis schließlich eine Einigung dahin erzielt wurde, daß die Angelegenheit dem Kaiser Napoleon III. zur Entscheidung unterbreitet werden sollte, dessen Schiedsspruche sich zu fügen, sich sowohl der Vizekönig wie die Kanalgesellschaft verpflichteten. Der von Napoleon III. unterm 6. Juli 1864 gefällte Rechtspruch ging dahin, daß die Gesellschaft in Zukunft selbst für die Beschaffung der Arbeiter zu sorgen habe, daß ihr aber von der ägyptischen Regierung folgende Entschädigungen zu zahlen seien: für die Aufhebung der Verpflichtung zur Stellung von 20 000 Fellachenarbeitern 30 Millionen frcs, für die Herstellung und Abtretung des Süßwasserkanals 10 Millionen frcs sowie als Entgelt für verschiedene mit dem Süßwasserkanal im Zusammenhange stehende Rechte

weitere 6 Millionen frcs und für die sofortige Rückgabe der für 99 Jahre an die Gesellschaft abgetretenen Ländereien am Seekanal 38 Millionen frcs, zusammen 84 Millionen frcs, die der Vizekönig demnächst an die Gesellschaft zahlte. Diese Entscheidung galt damals als für die Gesellschaft vorteilhaft*); sie war es aber nicht hinsichtlich der Arbeiterfrage, deren Lösung wegen der ungünstigen klimatischen Verhältnisse und der in der Gegend herrschenden Teuerung besonders schwierig war und beinahe das Unternehmen zum Scheitern gebracht hätte. Lesseps ließ sich indes nicht entmutigen. In verhältnismäßig kurzer Zeit gelang es ihm, 30 000 neue Arbeiter (Europäer und Araber) anzuwerben, die zwar fast den doppelten Aufwand erforderten wie die früheren Fellachenarbeiter, aber dafür, unterstützt durch neu aufgestellte Maschinen von zusammen 22 000 Pferdekräften, das Riesenwerk wesentlich schneller förderten. Im Juni 1865 gefährdete der Ausbruch der Cholera unter den Kanalarbeitern von neuem die Fortführung des Unternehmens. Fluchtartig verließen die Arbeiter die Baustrecke und wandten sich, den Ansteckungstoff immer weiter verbreitend, der Küste zu. Von den Beamten der Gesellschaft wurden verschiedene durch die tückische Krankheit dahingerafft, und alle Ordnung hörte auf. Lesseps, der sich zur Regelung der Geldangelegenheiten der Gesellschaft gerade in Frankreich aufhielt, eilte auf die erste Nachricht von der eingetretenen Verwirrung sofort an Ort und Stelle, und es bedurfte der Anspannung seiner ganzen Tatkraft, um die Arbeiten, nachdem die Seuche Ende Juli erloschen war, wieder in Gang zu bringen. Als der Bau schon ungefähr zur Hälfte vollendet war, schien großer Geldmangel noch einmal das Unternehmen, dessen Anlagekosten man bedeutend unterschätzt hatte, in Frage stellen zu wollen. Die Aktien der Gesellschaft fielen in so bedrohlicher Weise, vom Nennwerte zu 500 frcs auf 180 frcs, daß ein Zusammenbruch kaum noch vermeidbar erschien. Diesmal aber gelang es Lesseps, sich die Unterstützung des Vizekönigs zu sichern, der das notwendige Geld um jeden Preis herbeischaffte.

Am 14. März 1869 besichtigte der Vizekönig zum ersten Male die Baustrecke, feierlich empfangen von allen an dem großen Werke Beteiligten und von der Bevölkerung der mitten in der Wüste neu entstandenen Orte. Er wohnte dem Schauspiele des Eintritts der Wasser des Mittelmeers in das drei Quadratmeilen große Becken der Bitterseen bei, nahm die Arbeiten am ganzen Kanal in Augenschein und sandte am 18. März an seinen Vertreter Nubar-Pascha in Paris ein Telegramm, in dem er seiner vollen Bewunderung für das große Werk und seinem Vertrauen in dessen baldige Vollendung Ausdruck gab. Die Anfüllung der Bitterseen, die demnächst auch vom Roten Meere aus erfolgte, nahm insgesamt fünf Monate in Anspruch und ging dank der bis ins einzelne berechneten Vorkehrungen ohne Störung vor sich. Daran schlossen sich die Anbringung der zahlreichen Seezeichen und Fahrbahnmarken längs des ganzen Kanals und die Aufstellung der beiden 20 m hohen eisernen Leuchttürme im Bittersee sowie der vier großen Leuchttürme zu Rosette, Burlos, Damiette und Port Said, deren Plattform übereinstimmend 48 m hoch liegt. Die Schiffahrt im Kanale konnte bereits am 20. August 1869 aufgenommen werden. Die feierliche Einweihung aber fand am 16. November 1869 unter großer Prunkentfaltung statt und trug ein internationales Gepräge. Vorher hatte der ägyptische Vizekönig eine größere Rundreise an die europäischen Höfe zum Zwecke der Einladung zu den Einweihungsfeierlichkeiten unternommen. Von fürstlichen Personen waren bei der Eröffnung außer dem Vizekönig anwesend: die Kaiserin Eugenie von Frankreich, der Kaiser von Österreich, der Kronprinz von Preußen, nachmalige Kaiser Friedrich III., und der Prinz Heinrich der Niederlande. Die Kronprinzen von

*) Stephan, S. 459 ff.

Italien und Schweden, die ebenfalls ihre Teilnahme zugesagt hatten, waren im letzten Augenblick am Erscheinen verhindert worden. Auch mehrere Scheiks und Scherifs vom Gestade des Roten Meeres hatten sich eingefunden. Alle wichtigen seefahrenden Völker der Welt, mit alleiniger Ausnahme Englands, das sich geflissentlich von dem französischen Werke fernhielt, waren durch festlich geschmückte Kriegschiffe vertreten. Die Zahl der Teilnehmer an den Festlichkeiten belief sich auf mehr als 30 000 Personen: Europäer, Araber, Asiaten, Amerikaner und selbst Vertreter aus dem fernen Polynesien. »Im Momente der feierlichen Einsegnung des Kanals«, so berichtet Stephan *), »erscholl der Ruf der Geschütze von Land und Meer, weithin rollend über die Wüste, als wolle er sie aus ihrem tausendjährigen Schlummer wecken; es war ein Völkerfest zur Feier eines Werkes des Friedens und des völkerverbindenden Verkehrs«, und Ludwig Pietsch, der als Berichterstatter der »Vossischen Zeitung« an den Einweihungsfeierlichkeiten teilnahm, nennt diese in einem zur Erinnerung an jene Tage veröffentlichten Aufsatz in der Zeitschrift »Über Land und Meer« (Jahrg. 1910, Nr. 8, S. 198 ff.) »eines seiner wunderbarsten und beglückendsten Erlebnisse«.

Über den genauen Verlauf des Kanals sind unter Veröffentlichung eines Lageplans im Archiv 1891, S. 547 ff., ausführliche Mitteilungen gebracht worden. Es sei hier nur kurz wiederholt, daß der 161,15 km lange Kanal von Port Said aus südlich seinen Weg zunächst durch den seichten Mensaleh-See nimmt, dann durch den Belah-See vorbei an der Stadt Ismailia und durch den Timsah-See in die Bitterseen führt, die er in südöstlicher Richtung durchläuft, um sich nach dem Austritt aus den Bitterseen wieder in südlicher Richtung nach dem Roten Meere zu wenden, das er bei Port Tewfik, wenig oberhalb von Suez, erreicht, und in dem seine Rinne noch auf 4 km fortgeführt ist. Bei Port Said ragen zur Abhaltung der von Westen kommenden Meeresströmungen zwei Molen von je ungefähr 2000 m Länge in das Mittelländische Meer hinein. Der 90 km lange Süßwasserkanal verbindet Ismailia mit Sagazig am Nile; außerdem zweigt sich ein Arm des Süßwasserkanals bei Ismailia südwärts ab bis nach Suez, während Port Said von Ismailia aus durch eine Röhrenleitung mit Trinkwasser versorgt wird. Die Städte Port Said, Ismailia und Port Tewfik verdanken ihre Entstehung erst der Erbauung des Kanals. Von der Gesamtlänge des Kanals entfallen rund 122 km auf den gegrabenen Kanal und rund 38 km auf die Binnenseen. Die Sohlenbreite des Kanals betrug bei der Eröffnung durchweg 22 m, die Wasserspiegelbreite im allgemeinen 80 bis 100 m und die Tiefe 8 m. Außer in den Binnenseen waren im Kanal in Entfernungen von je 10 km voneinander ursprünglich 11 weitere, durch Ausbuchtungen der Ufer hergestellte Ausweichstellen von durchschnittlich 500 m Länge und 37 m Sohlenbreite angeordnet. Ankerpoller sind an den Ufern des Kanals in Entfernungen von je 2 km in großer Zahl und in solcher Stärke angebracht, daß es auch den größten Schiffen möglich ist, sich fest und sicher daran zu vertauen. Die Uferböschungen sind durch Steinpflasterungen oder durch Anpflanzungen von Schilfrohr oder Tamarisken geschützt. Der Kanal wurde in den ersten Betriebsjahren im allgemeinen nur bei Tage benutzt. Nachtfahrten pflegten nur ganz ausnahmsweise und unter Ablehnung jeglicher Verantwortung seitens der Verwaltung gestattet zu werden. Die gesamten Herstellungskosten des Kanals, die erst 1873 abgeschlossen wurden, beliefen sich auf 377 415 934 Mark**), erreichten also mehr als das Doppelte des Betrags von 200 Millionen frcs = 160 Millionen Mark, auf den sie bei Gründung der Gesellschaft veranschlagt worden waren.

*) Stephan, S. 465.
**) Archiv 1878, S. 126.

Die oberste Leitung und Verwaltung der »Suezkanal-Gesellschaft« hat ihren Sitz in Paris. Eine weitere Verwaltungstelle befindet sich in Kairo. Beamte der örtlichen Kanalverwaltung sind hauptsächlich in Port Said, Ismailia, Port Tewfik und Suez angestellt. Die örtliche Verwaltung hat ihren Mittelpunkt in Ismailia, wo auch die Hauptdienststelle für den Lotsendienst untergebracht ist. Gegenwärtig sind 95 Lotsen für die Steuerung der Schiffe im Kanale tätig.

In den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts nahm die Entwicklung des Kanalverkehrs derartig zu, daß die technischen Anlagen des Kanals sich nicht mehr als ausreichend erwiesen. Einerseits entstanden Schwierigkeiten dadurch, daß die Breite und Tiefe des Fahrwassers sowie die Zahl und Ausdehnung der Ausweichstellen nicht mehr genügten; anderseits wurde es als äußerst lästig empfunden, daß der Verkehr zur Nachtzeit vollständig ruhen mußte.

Die Enge des Fahrwassers zwang die den Kanal benutzenden Schiffe regelmäßig, in jeder Ausweichstelle längere Zeit stillzuliegen; außerdem führte sie dazu, daß häufig Schiffe auf den Böschungen aufliefen und dadurch die Fahrstraße verstopften. Die ungenügende Tiefe machte es Schiffen von größerem Tiefgange, wie sie inzwischen erbaut worden waren, überhaupt unmöglich, den Kanal zu benutzen. Die Frage, wie den hierdurch entstandenen Schwierigkeiten am besten zu begegnen sei, wurde — in ähnlicher Weise wie seinerzeit der ursprüngliche Kanalplan — zunächst einem internationalen Ausschusse von Sachverständigen zur Begutachtung unterbreitet. Dieser Ausschuß setzte sich aus 22 Mitgliedern (8 Franzosen, 8 Engländern sowie je einem Deutschen, Österreicher, Italiener, Spanier, Niederländer und Russen) zusammen. Als Unterlagen wurden ihm drei verschiedene Entwürfe vorgelegt, von denen der erste die Verdoppelung der Fahrstraße durch Verbreiterung des Kanals (Anschlagsumme 165 Millionen Mark), der zweite die Verdoppelung der Fahrstraße durch Herstellung eines zweiten Kanals (Anschlagsumme 164 bis 178 Millionen Mark) und der dritte die Verdoppelung der Fahrstraße durch Vereinigung einzelner Teile der ersten beiden Lösungen (Anschlagsumme 154 bis 165 Millionen Mark) im Auge hatten. Der Ausschuß bildete aus seiner Mitte einen Unterausschuß, der in den Monaten November und Dezember 1884 eine örtliche Besichtigung des Kanals vornahm*). Auf Grund der Vorschläge dieses Unterausschusses entschied sich dann der Sachverständigen-Ausschuß in der Sitzung vom 11. Februar 1885 in Paris unter dem Vorsitze des General-Inspektors Lefébure de Fourcy im großen und ganzen für den an erster Stelle genannten Entwurf und beschloß:

1. eine Vertiefung der Fahrrinne von 8,0 zunächst auf 8,5 m und später auf 9,0 m, sowie
2. eine Verbreiterung der Fahrrinne, und zwar:
   a) zwischen Port Said und den Bitterseen in den geraden Strecken auf 65 m, in den Krümmungen mit mehr als 2500 m Halbmesser auf 75 m und in den Krümmungen mit weniger als 2500 m Halbmesser auf 80 m,
   b) zwischen den Bitterseen und Suez in den geraden Strecken auf 75 m und in den Krümmungen, die sämtlich mehr als 2500 m Halbmesser haben, auf 80 m

zu empfehlen**).

Die Vertiefung in der vom Ausschusse vorgeschlagenen Weise ist inzwischen durchgeführt worden. Der Kanal hat jetzt eine Tiefe von 9,0 bis 9,5 m, in den Bitterseen bis zu 11 m. Dagegen ist die Verbreiterung der Kanalsohle in dem vom Ausschuß empfohlenen Umfange nur an einzelnen Stellen zur Aus-

*) Archiv 1885, S. 89 ff.

**) Archiv 1885, S. 152.



führung gekommen. Im übrigen hat sich die Kanalgesellschaft darauf beschränkt, den Kanal in der Sohle in den Jahren 1886 bis 1891 fast durchweg um etwa 15 m auf 37 bis 40 m und die Ausweichstellen auf 100 m verbreitern zu lassen. Damit ist aber auch schon ein großer Fortschritt erreicht worden. Während bis zum Jahre 1886 diejenigen Strecken im Kanal, an denen sich entgegenkommende Dampfer aneinander vorbeifahren konnten, nur 7,646 km ausmachten, sind seit 1891 von der Gesamtlänge von 161,15 km nur 38,257 km übrig geblieben, an denen eine Kreuzung sich begegnender Schiffe nicht stattfinden kann*). Die Ausweichstellen können nunmehr gleichzeitig von sechs Schiffen durchfahren werden**).

Zahlreich waren ferner die Versuche, die in den achtziger Jahren angestellt wurden, um den durch den Kanal fahrenden Schiffen die Weiterfahrt auch während der Nachtzeit zu ermöglichen. Anfangs beabsichtigte man, auf beiden Ufern Reihen von Gaslaternen aufzustellen. Zu einer Verwirklichung dieses Planes kam es aber nicht, weil sich seiner Ausführung zu große örtliche Schwierigkeiten entgegenstellten. Anstatt dessen wurden nunmehr mit Preßgas gefüllte Leuchtbojen ausgelegt. Indes bewährte sich bei den längere Zeit fortgesetzten Versuchen diese Beleuchtung des Fahrwassers nicht, weil die Bojen nicht genügend zu sehen waren, sobald der Mond den Sand der Wüste und die Oberfläche des Kanals hell beschien. Darauf wurden Versuche mit elektrisch beleuchteten Bojen im Timsah-See angestellt. Doch obgleich die Bojen in nur kurzer Entfernung voneinander angebracht worden waren, war das nächste Bojenpaar nicht immer genau zu erkennen, wenn das vorhergehende schon aus dem Gesichtskreise verschwunden war. Nach zwei Jahre hindurch währenden Versuchen kam daher die Verwaltung zu der Überzeugung, daß auch auf diese Weise die Nachtfahrten nicht hinreichend sichergestellt werden könnten. Eine befriedigende Lösung der Aufgabe ergab sich erst, als man sich entschloß, die Lichtkörper nicht auf Bojen oder anderen festen Punkten längs des Kanals, sondern auf den Fahrzeugen selbst anzubringen. Vom 1. Januar 1886 ab wurde zunächst den Kriegschiffen und Postdampfern, die mit einem elektrischen Lichtapparat ausgerüstet waren — etwa 22 v. H. aller den Kanal durchfahrenden Schiffe —, gestattet, die Fahrt durch den Kanal auch zur Nachtzeit fortzusetzen. Vom 1. März 1887 ab erfolgte dann die Ausdehnung dieser Ermächtigung auf alle den Kanal benutzenden Dampfer unter der Bedingung, daß vorn am Buge der Schiffe ein elektrischer Scheinwerfer angebracht ist, der sein Licht bis auf mindestens 1200 m vorauswirft, und daß ferner auf dem Oberdeck eine elektrische Lampe mit Schirm geführt wird, die einen Umkreis von 200 m im Durchmesser beleuchten kann***). Von vornherein wurde auch die Einrichtung getroffen, daß Schiffe, die mit den geforderten elektrischen Apparaten nicht ausgerüstet sind, sich solche leihweise an den beiden Ausgangspunkten von der Kanalverwaltung entnehmen können. Diese Maßregel hatte endlich durchschlagenden Erfolg. Schon im Jahre 1888 machten 46,75 und im Jahre 1891 sogar 88,21 v. H.†) aller den Kanal benutzenden Schiffe von Lichtapparaten zur Fortsetzung der Fahrt bei Nacht Gebrauch.

Wie außerordentlich günstig die Verbreiterung des Fahrwassers und die Ermöglichung der Fortsetzung der Reise während der Nacht auf die Beschleunigung des Kanalverkehrs eingewirkt haben, ergibt sich auch aus der nachstehenden Übersicht über die durchschnittliche Dauer der Durchfahrzeiten unter Be-

*) Charles-Roux. Bd. II, S. 156.
**) Archiv 1889, S. 506 u. 507.
***) Archiv 1886, S. 93 u. 94, 1887, S. 379.
†) Archiv 1889, S. 506 u. 507, 1892, S. 541.

rücksichtigung der notwendigen Liegezeiten während der Jahre 1870 bis 1900. Es betrug durchschnittlich:

| im Jahre | die gesamte Dauer der Durchfahrt | | davon die eigentliche Fahrzeit | | davon die Zeit der Aufenthalte | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Stunden | Min. | Stunden | Min. | Stunden | Min. |
| 1870 | 48 | 5 | 17 | 8 | 30 | 57 |
| 1875 | 40 | — | 17 | 58 | 22 | 2 |
| 1880 | 38 | 46 | 18 | — | 20 | 46 |
| 1885 | 43 | — | 18 | 22 | 24 | 38 |
| 1886 | 36 | 11 | 17 | 52 | 18 | 19 |
| 1887 | 34 | 3 | 17 | 45 | 16 | 18 |
| 1890 | 24 | 6 | 17 | 52 | 6 | 14 |
| 1895 | 19 | 18 | 16 | 18 | 3 | — |
| 1900 | 18 | 32 | 15 | 39 | 2 | 53*). |

Die Übersicht zeigt, daß die durchschnittliche Dauer der Aufenthalte, die bis zum Jahre 1886 durchweg, und zwar meist wesentlich größer gewesen war als die durchschnittliche Dauer der eigentlichen Fahrzeit, vom Jahre 1887 ab nicht nur regelmäßig hinter dieser zurückgeblieben ist, sondern sich sogar allmählich so verringert hat, daß sie kaum noch von Bedeutung ist. Seit dem Jahre 1893 macht sie nur noch etwa den fünften bis siebenten Teil der eigentlichen Fahrzeit aus. Die durchschnittliche Gesamtdauer der Durchfahrt ist von 1886 bis 1900 rund auf die Hälfte, von 36 Stunden 11 Minuten auf 18 Stunden 32 Minuten, zurückgegangen. Im Jahre 1905 betrug sie 18 Stunden 15 Minuten und in den Jahren 1907 und 1908 nur noch 17 Stunden 58 Minuten und 17 Stunden 24 Minuten**). Die Zahl der auch während der Nacht die Fahrt fortsetzenden Schiffe hatte sich 1907 auf 96,5 und 1908 auf 96,8 v. H. aller den Kanal benutzenden Schiffe erhöht***).

Hinsichtlich der Formen, unter denen sich der Betrieb im Kanale nach den von der Kanalgesellschaft erlassenen Bestimmungen abzuspielen pflegt, verweisen wir auf den Aufsatz im Archiv 1885, S. 400 ff. Hinzugefügt sei noch, daß von Port Said nach Ismailia längs des Kanals eine Eisenbahn erbaut worden ist — allerdings nur mit 75 cm Spurweite —, die am 3. Dezember 1893 dem Betrieb übergeben wurde und hauptsächlich dazu bestimmt ist, die Wasserstraße von den Dienstfahrzeugen der Kanalverwaltung zu entlasten, daneben aber auch der Beförderung von Reisenden, Postsachen und Eilgut dient.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Suezkanals erhellt am besten aus einer vergleichenden Gegenüberstellung der Entfernungen zwischen wichtigeren Häfen Europas und der Ostküste Nordamerikas einerseits und den Hafenorten Indiens und Ostasiens anderseits auf dem früher allein möglichen Wege um das Kap der guten Hoffnung mit den Entfernungen bei Einhaltung des Weges durch den Suezkanal.

*) Die Zahlen sind dem Werke von Charles-Roux, Bd. II, S. 156 entnommen. Die für einzelne Jahre im Archiv mitgeteilten Zahlen (Archiv 1889, S. 506 u. 507, 1892, S. 541 stimmen mit diesen Ziffern überein.

**) Archiv 1906, S. 781 ff., 1909, S. 684.

***) Archiv 1909, S. 684.



Es beträgt:

| die Entfernung zwischen | auf dem Kapwege km | auf dem Wege durch den Suezkanal km | mithin auf dem Suezkanalwege weniger km | oder v. H. |
|---|---|---|---|---|
| London und Yokohama ....... | 27 443 | 20 798 | 6 645 | 24,2 |
| London und Hongkong ....... | 24 884 | 17 904 | 6 980 | 28,1 |
| London und Singapore ....... | 22 465 | 15 340 | 7 125 | 31,7 |
| London und Calcutta ......... | 22 207 | 14 835 | 7 372 | 33,2 |
| London und Colombo ........ | 20 196 | 12 500 | 7 696 | 38,1 |
| New York und Bombay ....... | 22 444 | 13 615 | 8 829 | 39,3 |
| New Orleans und Bombay..... | 23 349 | 13 481 | 9 868 | 42,3 |
| Hamburg und Bombay ........ | 20 801 | 11 902 | 8 899 | 42,8 |
| London und Bombay ......... | 20 698 | 11 668 | 9 030 | 43,5 |
| St. Petersburg und Bombay .... | 23 711 | 13 394 | 10 317 | 43,5 |
| London und Kurrachee........ | 20 809 | 11 294 | 9 515 | 45,7 |
| Bordeaux und Bombay........ | 20 453 | 10 136 | 10 317 | 50,4 |
| Lissabon und Bombay ........ | 19 367 | 9 050 | 10 317 | 53,3 |
| Marseille und Bombay ........ | 20 453 | 8 594 | 11 859 | 58,0 |
| Triest und Bombay ........... | 21 575 | 8 471 | 13 104 | 60,7 |
| Constantinopel und Bombay... | 22 082 | 6 516 | 15 566 | 70,5. |

Zwischen Rotterdam und den Häfen der Sundainseln macht die Abkürzung 26 v. H., zwischen Odessa und Hongkong 49 v. H. und zwischen Constantinopel und Zanzibar 57 v. H. aus. Nach der Zeit gemessen ist bei Benutzung des Suezkanal-Weges die Dauer der Fahrt von Hamburg, London, Liverpool und Amsterdam nach Bombay ungefähr 24 Tage, von Marseille oder Genua nach Bombay ungefähr 30 Tage und von Triest ebendahin ungefähr 37 Tage kürzer als bei der Wahl des Kapwegs. Die Vorteile, die aus der Verkürzung der Fahrzeit entspringen (bessere Ausnutzung der Schiffe und der Marktlage, schnellerer Umsatz, Ersparnis an Zinsen, Verminderung des bei manchen Waren unterwegs eintretenden Gewichtsverlustes u. dgl. m.), sind so einleuchtend, daß es ihrer Erörterung im einzelnen nicht erst bedarf. Dazu kommt, daß auf dem Suezkanal-Wege die Fahrt an zahlreichen Kohlenstationen vorbeiführt, die den Dampfern gestatten, ihre Kohlenvorräte jederzeit bequem zu ergänzen*).

Die großen wirtschaftlichen Vorteile, die der neue Verkehrsweg bot, wurden in erster Linie sehr schnell in England erkannt. Die englische Regierung, die — wie wir gesehen haben — dem Kanalunternehmen ursprünglich fast feindselig gegenüber gestanden hatte, versuchte bald nach der Inbetriebnahme Einfluß auf die Kanalgesellschaft zu gewinnen. In aller Stille ließ der englische Premierminister Disraeli, spätere Earl of Beaconsfield, jede nur irgendwie aufzutreibende Suezkanal-Aktie ankaufen. Im Jahre 1875 aber gelang ihm dann ein Schritt, der — wie Charles Roux sagt**) — wie ein »Theater-Coup« wirkte. Er wußte nämlich den Vizekönig Ismail-Pascha zu bewegen, die 176 602 Stück Kanalaktien, die bei der Ausschreibung 1858 nicht untergebracht und damals von der ägyptischen Regierung übernommen worden waren, an die englische Regierung abzutreten. Er mußte allerdings einen Kaufpreis von 80 Millionen Mark = 100 Millionen frcs, das sind rund 568 frcs für die Aktie zum Nennwerte von 500 frcs, zugestehen und tat dies auf eigene Verantwortung, ohne vorher die

*) Vgl. hierüber Stephan, S. 498 u. 499.
**) Charles-Roux, Bd. II, S. 28.

Zustimmung des Parlaments einzuholen. Aber er hatte die Genugtuung, daß sein Vorgehen nicht nur vom Parlamente nachträglich gutgeheißen, sondern vom ganzen englischen Volke jubelnd begrüßt wurde. Damit war die ausschlaggebende Stellung Frankreichs in der Kanalgesellschaft mit einem Schlage gebrochen, und England ist seitdem Hauptbesitzer und eigentlicher gebietender Eigentümer des Kanals geworden. Durch die späteren militärischen Maßnahmen in Ägypten hat England seine vorherrschende Stellung in allen Angelegenheiten des Kanals dann noch weiter befestigt. Ferdinand von Lesseps tröstete sich und seine Aktionäre über die veränderte Sachlage mit der philosophischen Bemerkung, England habe schließlich mit seinem Aktienankaufe nichts weiter erreicht, als was es von vornherein hätte haben können, wenn es schon 1858 sich an der Zeichnung der Anleihe beteiligt hätte*).

Der englische Verkehr wandte sich nunmehr mit steigender Zunahme dem Suezkanale zu. Von dem Gesamtverkehr von Calcutta nach England gingen z. B. schon 1882 52,55 v. H. durch den Suezkanal, während 1870 noch 89,70 und 1875 noch 69,08 v. H. dieses Verkehrs auf dem Wege um das Kap abgewickelt worden waren**). Aber auch den Verkehr der übrigen Schiffahrtsländer zog der Suezkanal in schnell wachsendem Umfang an sich, zumal alle Einwendungen, die vorher gegen die Möglichkeit der Aufrechterhaltung eines dauernden Schiffahrtsbetriebs im Kanale geltend gemacht worden waren (schnelle Versandung der innerhalb der Wüste liegenden Kanalstrecke usw.), sich durch die Tatsachen als gänzlich irrig erwiesen***). Die Entwicklung des gesamten Kanalverkehrs seit seiner Eröffnung veranschaulicht die nachstehende Zusammenstellung.

| Es durchfuhren den Suezkanal | Schiffe | |
|---|---|---|
| | Zahl | mit einem Bruttoraumgehalte von R.T. |
| im Jahre 1870 | 486 | 654 915 |
| - - 1875 | 1 500 | 2 940 708 |
| - - 1880 | 2 026 | 4 344 519 |
| - - 1885 | 3 624 | 6 640 000 |
| - - 1890 | 3 389 | 9 749 129 |
| - - 1891 | 4 207 | 12 217 986 |
| - - 1895 | 3 434 | 11 833 637 |
| - - 1899 | 3 607 | 13 815 982 |
| - - 1900 | 3 441 | 13 699 238 |
| - - 1903 | 3 761 | 16 615 309 |
| - - 1904 | 4 237 | 18 661 092 |
| - - 1905 | 4 116 | 18 310 442 |
| - - 1906 | 3 975 | 18 809 169 |
| - - 1907 | 4 267 | 20 551 982 |
| - - 1908 | 3 795 | 19 110 831. |

*) Charles-Roux, Bd. II, S. 32.
**) Archiv 1883, S. 687.
***) Stephan, S. 483.

Während hiernach die Zahl der Schiffe, die ihren Weg durch den Suezkanal nahmen, anfangs zwar schnell stieg, seit 1885 aber mehrfachen Schwankungen unterworfen war und im allgemeinen nicht mehr wesentlich zugenommen hat, ist ihr Raumgehalt fast andauernd und bedeutend stärker angewachsen; seit 1885 hat er sich nahezu verdreifacht. Der Durchschnittsraumgehalt eines Schiffes, der 1870 nur 1348 R. T. und 1885 auch noch nicht mehr als 1832 R. T. betragen hatte, stieg 1900 auf 3830 und 1908 auf 5036 R. T. Allein der Raumgehalt der Postschiffe, die Charles Roux als die »Aristokraten der Handelsmarine« bezeichnet*), nahm in der kurzen Zeit von 1890 bis 1898 um 26,6 v. H. zu.

Wie sich die den Kanal benutzenden Schiffe ihrer Staatsangehörigkeit nach auf die Flotten der einzelnen Länder verteilten, ergibt die nachstehende Übersicht.

| Es gehörten an | im Jahre | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1891 | 1899 | 1900 | 1903 | 1904 | 1905 | 1906 | 1907 | 1908 |
| | Schiffe | | | | | | | | |
| England | 3 217 | 2 310 | 1 935 | 2 278 | 2 679 | 2 484 | 2 333 | 2 651 | 2 233 |
| Deutschland | 318 | 387 | 462 | 494 | 542 | 600 | 588 | 580 | 584 |
| Frankreich | 171 | 226 | 285 | 261 | 262 | 272 | 260 | 239 | 242 |
| den Niederlanden | 147 | 206 | 232 | 223 | 223 | 219 | 202 | 223 | 246 |
| Italien | 116 | 69 | 82 | 72 | 94 | 91 | 82 | 86 | 83 |
| Norwegen | 55 | 59 | 30 | 35 | 72 | 66 | 57 | 47 | 22 |
| Österreich-Ungarn | 51 | 101 | 126 | 128 | 135 | 139 | 145 | 129 | 107 |
| Japan | ? | 65 | 63 | 53 | 6 | — | 37 | 67 | 69 |
| Rußland | ? | 55 | 100 | 110 | 82 | 70 | 113 | 81 | 81 |
| Spanien | ? | 39 | 34 | 26 | 29 | 26 | 28 | 26 | 27 |
| der Türkei | ? | 26 | 28 | 26 | 43 | 91 | 51 | 51 | 30 |
| Dänemark | ? | 21 | 27 | 11 | 21 | 23 | 39 | 38 | 34 |
| den Vereinigten Staaten von Amerika | ? | 26 | 22 | 12 | 17 | 6 | 22 | 9 | 8 |
| Griechenland | ? | 4 | ? | 7 | 17 | 12 | 7 | 21 | 8 |
| Schweden | ? | 2 | ? | 1 | 2 | 8 | 8 | 10 | 16 |
| anderen Ländern | 132 | 11 | 15 | 24 | 13 | 9 | 3 | 9 | 5 |
| zusammen | 4 207 | 3 607 | 3 441 | 3 761 | 4 237 | 4 116 | 3 975 | 4 267 | 3 795. |

Der Zahl der Schiffe nach steht mithin England in der Benutzung des Kanals bei weitem am höchsten. Die weitaus größten Schiffe, die den Kanal in Anspruch nehmen, sind indes von jeher deutsche gewesen, die Dampfer des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika Linie**). Von Segelschiffen wird der Suezkanal nur in ganz vereinzelten Ausnahmefällen befahren.

Von dem Gesamtverkehr, der sich durch den Suezkanal bewegt, entfallen ungefähr drei Viertel auf 44 größere Schiffahrtsgesellschaften, die zumeist regelmäßige Linien auf diesem Wege unterhalten, und zwar auf 27 englische, 5 deutsche (Norddeutscher Lloyd, Hansa-Linie, Hamburg-Amerika Linie, Deutsch-Ostafrika-Linie, Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft), 3 französische, 2 niederländische und je 1 dänische, italienische, norwegische, österreichische,

*) Charles-Roux, Bd. II, S. 309.
**) Charles-Roux, Bd. II, S. 160.



russische, spanische und japanische. An dem letzten Viertel pflegen mehr als 250 andere Reedereien beteiligt zu sein*).

Der Art der Schiffe nach sind 76,26 v. H. Frachtdampfer, 21,56 v. H. Postdampfer, 1,38 v. H. Kriegs- und Militärlastschiffe und 0,80 v. H. Regierungsdampfer.

Die Zahl der Reisenden, die den Suezkanal durchfuhren, betrug:

| | | |
|---|---|---|
| im Jahre 1870 ...... | 26 758 | Personen, |
| - - 1875 ...... | 84 446 | - |
| - - 1880 ...... | 101 551 | - |
| - - 1885 ...... | 205 951 | - |
| - - 1890 ...... | 161 353 | - |
| - - 1895 ...... | 216 938 | - |
| - - 1899 ...... | 221 332 | - |
| - - 1904 ...... | 210 845 | - |
| - - 1905 ...... | 252 693 | - |
| - - 1907 ...... | 243 580 | - |
| - - 1908 ...... | 219 024 | - . |

Im Jahre 1905 waren davon 108 552, 1907: 84 033 und 1908: 71 917 Militärpersonen.

Die seitens der Kanalgesellschaft zur Erhebung kommenden Abgaben werden nach dem Nettoraumgehalte der Schiffe und nach der Kopfzahl der Reisenden berechnet. Die nach dem Raumgehalte bemessene Abgabe betrug für beladene Schiffe ursprünglich 10 frcs für 1 R. T., ging dann zeitweilig (1874 bis 1876) bis auf 13 frcs hinauf, wurde aber später allmählich wieder ermäßigt. Von 1903 ab wurde sie auf 8 frcs 50 cts festgesetzt; seit dem 1. Januar 1906 beträgt sie nur noch 7 frcs 75 cts. Für Schiffe in Ballast werden von jeher nur 6 frcs 50 cts erhoben. Außerdem sind Lotsengeld und u. U. Stations-, Anker- und Schleppgeld zu entrichten. Der Norddeutsche Lloyd hatte an Kanalgebühren 1903 allein nahezu 3,5 Millionen frcs zu zahlen**). Die Gebühr für Reisende ist von Anfang an unverändert geblieben. Sie beträgt 10 frcs für die erwachsene Person und 5 frcs für Kinder von mehr als 3 bis zu 12 Jahren. Kinder bis zu 3 Jahren sind frei.

Insgesamt kamen an Kanalabgaben auf:

| | | |
|---|---|---|
| im Jahre 1870 ...... | 5 159 327 | frcs, |
| - - 1880 ...... | 39 840 487 | - |
| - - 1890 ...... | 66 984 000 | - |
| - - 1896 ...... | 79 560 994 | - |
| - - 1899 ...... | 91 318 772 | - |
| - - 1900 ...... | 90 623 608 | - |
| - - 1901 ...... | 100 044 731 | - |
| - - 1905 ...... | 113 866 796 | - |
| - - 1907 ...... | 116 000 096 | - |
| - - 1908 ...... | 108 482 235 | - . |

Nur in den ersten beiden Betriebsjahren reichten die Einnahmen nicht zur Deckung der Unkosten aus. Seit 1872 sind regelmäßig Überschüsse von meist beträchtlicher Höhe erzielt worden. Schon seit Jahren erhalten die Aktionäre neben 5 v. H. Zinsen für die Stammaktie noch eine Dividende von 20 bis 25 v. H. Die Höhe der Dividenden läßt es erklärlich erscheinen, wenn neuerdings die Stimmen sich mehren, die dafür eintreten, daß die Kanalgesellschaft lieber auf eine weitere Herabsetzung der Kanalgebühren und damit auf

*) Charles-Roux, Bd. II, S. 312 u. 313.

**) Archiv 1906, S. 783.



eine Verbilligung des Verkehrs, als auf die nur verhältnismäßig wenigen Aktionären zugute kommende Erzielung ungewöhnlich großer Überschüsse Bedacht nehmen solle. Der Reingewinn wird satzungsgemäß in der Weise verteilt, daß zunächst 5 v. H. vorweg dem Reservefonds zugeführt werden. Von dem verbleibenden Reste werden gezahlt:

71 v. H. an die Aktionäre,
15 v. H. - - ägyptische Regierung,
10 v. H. - - Gründer der Gesellschaft,
2 v. H. - - Kanalverwaltung und
2 v. H. - - Beamten.

Die wichtigste Vorschrift aus den Bestimmungen über die Benutzung des Suezkanals ist die, daß die Benutzung allen Schiffen ohne Unterschied der Staatsangehörigkeit gleichmäßig freisteht. Auch in militärischer Beziehung gilt der Kanal als neutral. Nur dadurch, daß diese Bestimmungen von jeher eingehalten wurden, konnte der Kanal sich zu der gewaltigen Völker-Verkehrstraße entwickeln, die er heute darstellt.

Der Schöpfer des Suezkanals, Ferdinand von Lesseps, starb am 7. Dezember 1894 im Schlosse zu Chesnaie, derselben Stätte, an der er sich 40 Jahre zuvor zuerst mit dem Plane des Riesenunternehmens beschäftigt hatte. Die Kanalgesellschaft hat ihm am Eingange des Kanals bei Port Said auf einer der in das Meer auslaufenden Molen ein herrliches Denkmal errichten lassen, das am 17. November 1899 unter großen Feierlichkeiten eingeweiht wurde.

---

## Argentinien.

Eine geographische Skizze von Dr. A. Serbin in Friedenau.

Unsere Beziehungen zu der La Plata-Republik, die im Mai 1910 das Fest der hundertjährigen Unabhängigkeit von Spanien gefeiert hat, sind sehr vielseitig geworden, und immer größer wird die Bedeutung Argentiniens nicht nur für den Weltverkehr, sondern insbesondere auch für das Deutsche Reich, das der beste Abnehmer für Argentiniens Landeserzeugnisse geworden ist. Vor wenigen Jahrzehnten war Argentinien, mit dessen Namen sich heutzutage ohne weiteres in unserer Vorstellung mit Weizen bestandene, von einer zum größten Teile der Landwirtschaft obliegenden Bevölkerung bewohnte Ebenen verbinden, sowohl geographisch wie wirtschaftlich ein wenig bekanntes Land. Der Fremde, der sich vorübergehend dort aufgehalten hatte, wußte nur unbestimmte Angaben von ungeheueren Herden von Schafen, Rindern und halbwilden Pferden, von einem Klima zu berichten, das der germanischen Rasse zuträglicher sei als das Klima Südbrasiliens, unter dem alle Ackerbauerzeugnisse Mitteleuropas, vor allem Weizen, gediehen. Doch die Scheu vor den mißlichen inneren Verhältnissen — Staatsumwälzungen waren an der Tagesordnung, das Privateigentum wehrlos der gerade am Ruder befindlichen Partei überlassen — hielt lange Zeit Kapitalien und Auswanderer zurück. Erst durch den Sieg der »Föderalisten« über die »Unitarier« im Jahre 1880 trat in den unablässigen Parteikämpfen, die das Land zerwühlten und nicht zur Ruhe kommen ließen, eine Wendung zum Besseren ein. General Roca, der sich durch seine Entscheidungskämpfe gegen die wilden Indianerstämme einen hervorragenden Platz in der Geschichte

Argentiniens erworben hat, wurde Präsident, und ihm hauptsächlich hat Argentinien zu verdanken, was es heute ist. Nachdem der Bürgerkrieg, in dem sich die Nationalregierung von Argentinien und die Provinzialregierung von Buenos Aires gegenüberstanden, beendet war, faßte man den Beschluß, die Stadt Buenos Aires ganz von der Provinzialregierung zu trennen und ähnlich wie Washington fernerhin nur als Hauptstadt des Gesamtstaats gelten zu lassen, während die Provinz Buenos Aires sich in La Plata eine neue Hauptstadt gründete.

Argentinien ist nach dem Urteil aller derer, die das Land durch längeren Aufenthalt kennen gelernt haben, der Staat Südamerikas, der wirklich einer großen Entwicklung fähig ist. Chile, das ähnliche klimatische Verhältnisse hat, bildet nur einen schmalen Küstensaum am Stillen Ozean, Brasilien und die nordwestlichen Staaten leiden unter dem mörderischen Tropenklima, und Paraguay und Bolivien liegen zu weit im Inneren und haben keine Meeresküste. Argentinien ist in seiner Ausdehnung fast so groß wie die Vereinigten Staaten von Amerika und sechsmal größer als Deutschland. Es erstreckt sich wie ein großes Dreieck zwischen dem Atlantischen Ozean und den Anden von der Grundlinie in den Tropen unter dem 22. Grade südlicher Breite bis zum Feuerland unter dem 55. Grade. Dementsprechend umfaßt das Land drei verschiedene Zonen und darin fünf Gebiete, in denen alle Erzeugnisse der Erde gedeihen. In seinen mittleren und südlichen Teilen hat Argentinien den Vorzug eines gesunden und kräftigen Klimas, das der Nordeuropäer nicht nur gut ertragen kann, sondern in dem er sich auch außerordentlich wohl fühlt. Der frische Südwind, der pampero, reinigt die Luft und vertreibt schädliche Dünste. Das berüchtigte gelbe Fieber, das früher hin und wieder von Brasilien eingeschleppt wurde, ist in den letzten zwei Jahrzehnten, dank steter Wachsamkeit der Gesundheitsbehörden, ferngeblieben, obgleich es in Rio de Janeiro und Santos wiederholt schrecklich gewütet hat. Das Sumpffieber zeigt sich nur in den nördlichen Provinzen Tucuman und Salta, wo auch die Hitze am unangenehmsten wird. Sonst ist die Hitze, wenn sie auch im Sommer höhere Grade aufweist als bei uns, doch sehr wohl erträglich und macht nicht schlaff, und der Winter kann in Buenos Aires recht frisch sein. Weiter im Süden herrscht eine Temperatur, die unserer nordeuropäischen ziemlich gleichkommt. Die Fruchtbarkeit ist überall da, wo Wasser vorhanden ist, staunenswert, und in den Provinzen Buenos Aires und Santa Fé kann man — abgesehen von Ausnahmefällen, wie sie überall vorkommen — immer auf den nötigen Regen rechnen. Nur in den Cordillerenprovinzen ist die künstliche Bewässerung durch kleine Kanäle, sogenannte acequias, eine Vorbedingung für den Anbau. Die Kolonien in Buenos Aires und Santa Fé geben Zeugnis von der außerordentlichen Fruchtbarkeit des Bodens, der jahraus, jahrein ohne künstliche Düngung die reichsten Ernten gibt. Die Schiffsladungen von Weizen, die nach Europa gehen und zum Leidwesen unserer ackerbautreibenden Bevölkerung auch nach Deutschland gelangen, sind der beste Beweis dafür. Was in Santa Fé das Getreide, das ist in Tucuman das Zuckerrohr und in Mendoza und San Juan der Wein. Dabei ist erst der kleinste Teil des Landes bebaut, und der andere liegt brach, und wenn auch nicht aller Boden zum Anbau geeignet ist, so bleiben doch noch gewaltige Landstrecken für den Ackerbau frei.

Argentinien kann auch als ein Paradies für den Viehzüchter gelten. Als zu Anfang des 16. Jahrhunderts Spanier und Portugiesen in den La Plata einfuhren und seine Ufergelände betraten, da gab es dort weder Pferde noch Rinder oder Schafe. Indianer durchstreiften zu Fuße die Steppe und lebten von der Jagd. Speere mit steinernen Spitzen waren ihre Waffen. Was sie aber zu Herren über die damalige Tierwelt der Pampas machte, was ihnen das

flüchtige Guanaco und den hurtigen Strauß in die Hände lieferte, war die aus Riemen bestehende Bola, an deren beiden Enden zwei bis drei schwere Steine befestigt waren. Es waren kriegerische Jägervölker, diese zu Fuß die Steppe durchstreifenden Nomaden. Aber Schritt für Schritt wußten ihnen die Europäer ihre weite Heimat zu entreißen. Den weißen Männern erschienen die Grasfluren der Pampas als treffliche Weideplätze für europäisches Vieh. Die ersten Ansiedler brachten Rinder und Schafe mit, die Soldaten Pferde. Einige dieser Haustiere verloren sich in der Präriewildnis, vermehrten sich zu unzähligen Herden, und die Pampas erhielten neben der alten eine neue Tierwelt. Hundert Jahre nach der Einführung der ersten Rinder in den La Plata-Ländern wurde aus dem Hafen von Buenos Aires eine Million Häute jährlich nach Europa gebracht. Nur der Häute wegen jagte und schlachtete man die Rinder, das Fleisch ließ man damals unverwertet liegen. Wie auf den Prärien Nordamerikas die Büffeljäger jahrzehntelang sich breitmachten, so wurden auch die Pampas Argentiniens den Indianern von einer eigenartigen Menschenrasse streitig gemacht, den Gauchos, Mischlingen der europäischen Eindringlinge und der indianischen Urbewohner. In den geschützten Pampas aber mehrten sich die Estancias; denn man konnte zu jener Zeit einen Hektar Landes für 3 Mark erwerben; und dabei pflegten sich in gewöhnlichen Zeiten die Rinder- und Schafherden alle 3 Jahre, die Pferdeherden alle 5 Jahre zu verdoppeln. Heute ist der Viehreichtum Argentiniens beispiellos. Er besteht nach der letzten Zählung aus 30 Millionen Stück Rindvieh, 5 600 000 Pferden, 56 000 Maultieren und Eseln, 800 000 Schweinen, 3 100 000 Ziegen und 120 Millionen Schafen, also fast 160 Millionen Tieren. Neben den Erzeugnissen des Ackerbaues bilden die Erzeugnisse der Viehzucht eine Hauptquelle des Reichtums Argentiniens.

Ein besonders wichtiger Umstand für die wirtschaftliche Entwicklung Argentiniens ist der ebene Charakter des Landes, der den Verkehr in außerordentlicher Weise begünstigt. Von dem Rio de la Plata bis zu den Anden liegt eine weite endlose Ebene, nur zweimal von den niedrigen Sierras von Cordoba und San Luis unterbrochen. Die Erzeugnisse können also leicht nach der Meeresküste befördert werden, und für den Eisenbahnbau bietet sich unbegrenzter Spielraum. Fünf große Bahnen durchziehen Argentinien, unter ihnen die Querlinie von Buenos Aires nach Mendoza, der sich noch in diesem Jahre die Verbindung nach Chile anschließen wird. Ein großer Teil des Verkehrs nach Chile, der bisher durch die Magalhäesstraße ging, wird dann den Weg über Buenos Aires und Mendoza nehmen. Rechnet man zu diesen Verbindungen noch die mächtige Wasserstraße des im Rio de la Plata seinen Abschluß findenden Parana, der bis Rosario hinauf mit Seedampfern befahren werden kann, so wird man ermessen, welche Aussichten Argentinien für einen ins Große gehenden Warenverkehr hat.

Die bedeutendsten Städte Argentiniens sind die Bundeshauptstadt Buenos Aires, Cordoba, Rosario, nach Buenos Aires die zweitgrößte Handelstadt des Landes, und La Plata, die aus dem Boden hervorgezauberte Hauptstadt der Provinz Buenos Aires. »Kaum irgendwo«, sagt ein neuerer Reisender von Buenos Aires, »dürften sich die Kontraste der äußeren wie inneren Struktur eines Landes schärfer ausgeprägt finden als in dem neuen Paris Südamerikas, wie es seine Bewohner stolz zu nennen pflegen. Kaum irgendwo dürfte sich auch das Milieu in der Mannigfaltigkeit des Völkergemisches so flüchtig verlieren, als das hier bei der wahllosen Einwanderungspolitik der argentinischen Regierung der Fall sein muß. Und wohl nirgends wird sich selbst dem oberflächlichen Beobachter kosmopolitisch ein so verführerisches und zugleich schwankendes Bild aufdrängen, als es in dieser jüngsten aller Weltstädte geschieht. Denn neben der höchsten Verfeinerung der Kultur findet man eine

krasse Talmikultur in der Wissenschaft sowohl wie in der Kunst, und neben der Gunst wirtschaftlichen Fortkommens für die Arbeiterklasse ein zähes Festhalten an europäischen Überlieferungen.« Während das große fruchtbare Land kaum 5 Millionen Bewohner zählt, hat die Hauptstadt schon weit über 1 Million in ihren Mauern und ist noch beständig im schnellen Wachstume begriffen. Nach dem Umfange des Handels ist Rosario nächst Buenos Aires die bedeutendste Stadt der Republik. Ganz besonders neigt der Norden Argentiniens nach Rosario. Sämtliche aus dem Norden Argentiniens an die Wasserstraße führenden Schienenstränge laufen dort zusammen, und die Verschiffung ist sehr leicht zu bewerkstelligen, da die großen Übersee-Frachtdampfer flußaufwärts bis Rosario fahren können. Rosario ist der Hauptstapelplatz für elf Provinzen des hinteren Landes, und für die Ausfuhr der landwirtschaftlichen Erzeugnisse der bedeutendste Hafen Argentiniens überhaupt. Rosario ist gleichzeitig der überseeische Verladeplatz für Quebrachoholz und für feine Hölzer, die hauptsächlich am oberen Flußlauf und in Corrientes aus den Wäldern der Chacoprovinz verfrachtet werden.

Argentinien befindet sich gegenwärtig in einem eigentümlichen Zustande der Völkervermischung. Die Bevölkerung setzt sich zusammen aus der besseren Klasse, den eigentlichen creollos (Kreolen), Nachkommen der Männer, die 1810 zuerst in Südamerika die Fahne der Unabhängigkeit aufpflanzten, und dem niederen Volke, Nachkommen von Mestizen. Dazu kommt in den Provinzen Buenos Aires und Santa Fé ein sehr starker Zusatz von Europäern aller Völkerschaften, besonders Italienern und Spaniern. In der Stadt Buenos Aires sind allein mehr als die Hälfte Fremde. Da nun fortgesetzt ein starker Strom Einwanderer hinzukommt, so liegt es auf der Hand, daß die eingeborene Rasse der Zahl nach zu schwach ist, um den Fremden den Stempel ihres eigenen Volkstums aufzudrücken. Sicherlich wird in der neuen Volksart, die in Argentinien gegenwärtig in der Bildung begriffen ist, der italienische Bestandteil neben dem spanischen die Hauptrolle spielen. Eine deutsche Einwanderung würde dem Lande ungeheuer nützen und bei Hebung der Rechtspflege und tatkräftiger Beschützung durch das Mutterland weit bessere Lebensbedingungen finden als in den Vereinigten Staaten von Amerika. Leider aber ist sie vorläufig wohl kaum zu erwarten. Italien hat in dieser Beziehung einen viel weiteren Blick gezeigt als Deutschland. Wenn nun auch die Deutschen an Zahl gegen die Italiener zurücktreten, so nehmen sie doch eine bedeutende Stellung ein. So sind in Buenos Aires die größten Handelshäuser deutsch, die deutschen Vereine zählen zu den besten der Stadt, und die deutsche La Plata-Zeitung nimmt unter der fremden Presse eine hervorragende Stellung ein. Wie überall in Südamerika haben auch in Argentinien die Deutschen ihrem Vaterlande die Treue bewahrt und sind bestrebt gewesen, ihren Kindern die deutsche Sprache zu erhalten.

# LITERATUR.

## Literaturnachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichs-Postamts.

(März bis Mai 1910.)

## A. Liste der Zeitschriften.

Enthalten im Archiv 1910, S. 18ff.

## B. Literaturnachweis.*)

### I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

**Allgemeines.** Entwicklung der deutschen Schutzgebiete in Afrika und der Südsee im Jahre 1908/09 **6a.** 109.
— Geheimschrift und Schreibmaschine, von Dr. von Hase **59.** Jahrg. XXI 444.
— Schulden, Errettung der Beamten aus Schuldenlast, von Flor **52.** 140.
— Tuberkulose, zur Frage der Tuberkulosebekämpfung **21.** 537.

**Deutschland.** Alkoholfrage, Verein enthaltsamer Post- und Telegraphenbeamten **14.** Jahrg. V 346.
— Amtsbefugnisse, Überschreitung der . . ., Irrtum des Beamten über das geltende Recht und die ihm hierdurch verliehenen Befugnisse **60.** 286.
— Amtseid der Reichsbeamten **52.** 95.
— Amtsverschwiegenheit, der Beamte als Zeuge **63.** 117.
— Anderweite Einteilung der Verkehrsanstalten **21.** 295.
— Anstellung, Begriff der festen Anstellung in Preußen **52.** 99.
— Arbeitszeit, zur Frage der ungeteilten (englischen) . . . **52.** 177.
— Assistenten, etatsmäßige Anstellung der . . . **21.** 293.
— Ausweiskarten für den Handelsverkehr **35.** Jahrg. XVII 368.
— Deutsche Baugenossenschaftsbewegung und Verband der mittleren Reichs-Post- und Telegraphenbeamten **21.** 677. 714.
— Beamten- und Arbeiterausschüsse im Reichstage **52.** 133, **53.** 213.
— Beamtenrecht und Etatsvorschriften **52.** 98.
— Beamtinnen, Verehelichung der . . ., Gesetzentwurf für Württemberg **57.** 75.
— Beförderungstellen für höhere Postbeamte **14.** Jahrg. V 317.
— Bescheide, die mündlichen . . . auf Beschwerden, Anfragen usw. **14.** Jahrg. V 355.
— Dienstwohnungen, Runderlaß des Finanzministers usw. vom 16. April 1910, betr. Herrichtung und Ausstattung von Dienstwohnungen beim Wechsel in der Besetzung der Stellen **89.** 269.
— Dienstzeugnis, Klage eines Beamten auf Erteilung eines . . . unstatthaft **60.** 323. und Beil. Nr. 1525.
— Druckformulare, Kostenersparnis an . . . **14.** Jahrg V 340.
— Erholungsurlaub der Postunterbeamten in den letzten fünf Jahren **53.** 163.
— Die finanziellen Ergebnisse der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, von Dr. Ullrich **14.** Jahrg. VI 1. 20. 35.
— Gehaltserhöhung, Anspruch der Beamten auf . . . **60.** 323.
— Die Gehaltsvorlagen der deutschen Bundesstaaten und des Reichs **75.** 38. 45. 59.
— Haftpflicht des Reichs, des Staates und der Gemeinde für ihre Beamten, von Dr. Görres, Notar **75.** 96.
— Haftpflichtgesetz für Reichsbeamte **52.** 82, **53.** 251.
— Handelstag, der deutsche . . . und Postfragen **53.** 127.
— Hochbauten, Belastungsannahme und Baustoffbeanspruchungen bei Hochbauten, Ministerialbestimmungen vom 31. Januar 1910 **33.** 248, **16.** 210.
— Kartographie, Entwicklung und gegenwärtiger Stand unserer Kolonialkartographie **19.** 173. 191. 205. 224.
— Kassenwesen, die neuesten Änderungen im Kassen- und Rechnungswesen **57.** 87, **52.** 182.
— Das Kolonialbeamtengesetz **53.** 214, **19.** 285.
— Der deutsche Kolonialpostdienst **84.** 116.
— Konsumvereine, Beamten- . . . **53.** 111. 175. 199, **13.** 239, **52.** 109, **14.** Jahrg. VI 47.

*) Die fettgedruckten Zahlen bezeichnen die Zeitschriften in der Liste unter A, die nebenstehenden Zahlen die Seiten.

## II. Postwesen.

**Deutschland.** Zustellungen, Unterlassung des Vermerkes des Zustellungstags auf dem zugestellten Briefumschlage macht die Zustellung nicht ungültig **18.** 18. Spruchsamml. S. 35.
— Bayern. Ablösung der Thurn und Taxisschen Portofreiheit **14.** Jahrg. V 364.
— — Barfrankierung, Umfang der Benutzung der neuen Einrichtung **84.** 63, **57.** 100.
— — München. Untergrundbahn für den Postdienst **29.** 379.
— — Postsparkassen, zur Einführung von . . . **63.** 103.
— — Vorrechte, Postfuhrwerke (Postkraftwagen) genießen kein Vorrecht gegenüber den Straßenbahnwagen **60.** 287.
— Sachsen. Postalische Kuriosa aus dem 18. Jahrhundert, von Leppin **58.** 107.
**Dänemark.** Das Postwesen von 1808 bis 1848 **70.** 40. 49. 71.
**England.** Lebende Pakete **58.** 115.
**Frankreich.** Portoreform **24.** 158, **53.** 179.
— Sonntagsruhe für die Briefbestellung, Briefmarken mit dem Aufdruck »Sonntags nicht zu bestellen« **62.** Nr. 1000 S. 2.
**Italien.** Postsparkassen **39.** Bd. XXXIX 327.
— Schiffahrtsubventionen **36.** 306. 434. 478.
**Österreich.** Das Briefgeheimnis **84.** 83.
— Graz. Das Automobil im Postdienste **84.** 50.
— Mähren. Die Anfänge der Post in Mähren bis zum Ausgange des Dreißigjährigen Krieges, von Dragoun, Postoberoffizial **84.** 67. 73. 81. 119.
— Die Postsparkasse, von Dr. Schlosser **58.** 160.
— Schiffahrtsubventionen **26.** Handelsber. 478, **36.** 478.
— Tirol. Salzburg. Postautomobillinien **82.** 294.
— Wien. Posteinrichtungen und Posthäuser im alten Wien, von Eschler, k. k. Oberrechnungsrat **84.** 49.
**Rußland.** Die Anfänge des Postwesens, von Jaromir Doležal **84.** 110.
— Schiffahrtsubventionen **36.** 478.
**Schweden.** Neue Geschäftsanweisung für die Generalpostdirektion **84.** 97. 105.
**Schweiz.** Automobilposten **84.** 95, **53.** 229.
— Fensterbriefe Mängel der . . ., ergänzende Vorschriften der schweizerischen Postverwaltung **24.** 149.
— Postwertzeichen **84.** 87.
**Spanien.** Paketverkehr mit dem Ausland, Eingaben von deutschen Handelskammern **35.** Jahrg. XVII 468.
— Personalverhältnisse bei der Postverwaltung **24.** 233.
**Afrika.** Kap-Kairo-Bahn **59.** Jahrg. XXI 401.
— Moçambique. Postbetrieb der portugiesischen Kolonie . . . im Jahre 1907 **70.** 37.
**Amerika.** Ecuador. Die Post im Verwaltungsjahre 1907/08 **70.** 75.
— Peru. Der Postdienst im Verwaltungsjahre 1907/08 **70.** 54.
— Vereinigte Staaten. Aus dem Jahresberichte des Generalpostmeisters für 1909/10 und 1907/08 **53.** 115, **70.** 33.
— — Chicago. Tunnel für den Güter-, Päckerei- und Postverkehr, von Gutbrod, Eisenbahn-Bauinspektor **82.** 329.
— — Postsparkassen, Bewegung der Banken gegen die von der Regierung beabsichtigte Errichtung von Postsparkassen **63.** 120.
— — Schiffahrtsubventionen, Postsubventionen **39.** Volkswirtsch. Chronik für 1910 S. 28, **36.** 352.
**Asien.** China. Automobillinie durch die Wüste Gobi **59.** Jahrg. XXI Beil. 102.
— — Posteinrichtungen in China, fremde Postämter in der Mandschurei, insbesondere japanische **54.** I. Hälfte 161.
— — Schanghai. Postdienst nach Europa über Sibirien **26.** Handelsber. 398.
— — Die Staatspost im Jahre 1908 **84.** 77.
— Japan. Postsparbanken **26.** Handelsber. 447.
— — Schiffahrtsubventionen **54.** I. Hälfte 284.
— — Seepost **54.** I. Hälfte 124.
**Australien.** Postvertrag zwischen der Bundesregierung und der britischen Orientlinie **36.** 346.

### III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme der drahtlosen Telegraphie und Telephonie [s. unter IV].)

**Allgemeines.** Akkumulatoren, der neue Eisen-Nickelakkumulator von Edison **85.** 150, **59.** Jahrg. XXI Beil. 109, **29.** 404.
— Aluminium als Ersatz für Kupfer bei elektrischen Leitungen **84.** 95.
— Apparate, die besten und wirtschaftlichsten Telegraphenapparate **14.** Jahrg. V 333.

**Allgemeines.** Die automatische Telephonie **69.** 330.
— Bakelit als Isolationsmasse **85.** 119, **59.** Jahrg. XXI 527.
— Bildübertragung, elektrische . . ., von Thorne-Baker **85.** 135, **29.** 224, **84.** 112, **53.** 255.
— Brandgefahr in Wohnstätten durch Schwachstromanlagen, von Haagner, Inspektor **85.** 200.
— Deutsch-südamerikanisches Kabel, Legung des . . . **57.** 100, **24.** 149, **29.** 376, **43.** 94.
— Durchhang, Ermittlung des Durchhanges von Leitungen durch Schwingungen, von Frei **14.** Jahrg. V 319, **85.** 134.
— Elektrische Bahnen, Störungen des Telegraphenbetriebs durch den Betrieb elektrischer Bahnen **29.** 274, **43.** 49.
— Das neue englisch-französische Telephonkabel **85.** 141. 144.
— Entfernungs- und Richtungsbestimmung zwischen zwei Orten auf der Erde in der Seekabel- und Radiotechnik, von Dreisbach **85.** 92.
— Entwertung und Abschreibung bei Telephonanlagen usw., von Major W. A. J. O'Meara **85.** 239.
— Ferndrucker, elektrischer Spaltenferndrucker **59.** Jahrg. XXI 474.
— Fernseher von Rignoux und Fournier **59.** Jahrg. XXI Beil. 133.
— Geschichtliche Entwicklung der elektrischen Telegraphie **24.** 181.
— Gummi-Krise **29.** 433.
— Heer, Telegraphen- und Telephonapparate im Heere **53.** 267.
— Holzkonservierung, zur Frage der . . . **85.** 187, **43.** 96, **14.** Jahrg. VI 26.
— Imprägnierung, über die Beziehungen zwischen der Anatomie des Holzes und der Imprägnierung, von Dr.-Ing. Moll **84.** 99.
— Internationale Telegraphenstatistik 1908 **43.** 80.
— Internationaler Kongreß höherer technischer Beamten der staatlichen Telegraphenverwaltungen in Paris 1910 **14.** Jahrg. V 330, **53.** 115, **43.** 94, **29.** 486, **85.** 227.
— Kabel, Zerstörung von Bleimänteln an Kabeln **29.** 322.
— Kabelmessungen und Kabelinstandsetzungen **57.** 90. 108. 126. 144.
— Kautschukpflanzen, Kautschukkultur in Asien **59.** Jahrg. XXI 423. 441, **54.** I. Hälfte 222.
— Kohlrausch, Friedrich, Lebensgang **29.** 211.
— Kondensatoren, Papier- . . . für Fernsprechzwecke **29.** 348.
— Kupferverbrauch, die nordamerikanische Kupfererzeugung, von Dr. Odendall **29.** 307. 340. 370, **85.** 195. 249.
— Mikrophon, Egnér-Holmström-Mikrophon, Versuche **43.** 25. 96, **29.** 245. 406 516.
— München-Paris, direkte Telegraphenverbindung **85.** 129.
— Der Nebenstellenschrank für Zentralbatteriebetrieb mit Rückstellklappen (Klappenschrank Z B 08 für 60 und mehr Leitungen) und seine Versorgung mit Batterie- und Rufstrom **6a.** 97, **85.** 228.
— Pupin, lange interurbane Fernsprechkabel Pupinschen Systems, von Ebeling **29.** 419. 438, **85.** 245.
— Relais, Zeitrelais in der Telegraphie **43.** 73.
— Schreibmaschine, die neue Telegramm-Schreibmaschine von Prof. Cerebotani **29.** 295.
— Seekabel, Messungen an . . . mit dem Elektrometer **29.** 486.
— Tarif und Technik des staatlichen Fernsprechwesens, von Dr.-Ing. Steidle, Oberpostassessor **29.** 262. 286, **85.** 142. 169.
— Teilnehmerverzeichnisse, Einrichtung der . . . **85.** 169.
— Telechronometer, neuer Gesprächszähler **24.** 214.
— Telegrammverkehr zwischen Deutschland (Industrierevier im Rheinland) und England, Herstellung einer direkten Verbindung von deutschen Handelskammern angeregt **35.** Jahrg. XVII 430.
— Telegraphenstangen, zur Berechnung der . . ., von Lienemann **14.** Jahrg. V 352.
— Telephonkonzession, die rechtliche Natur der . . ., von Dr. Nawiasky **84.** 57. 65.
— Telephonzellen, Lüftung und Beleuchtung von . . . **85.** 199, **29.** 541.
— Die Thurysche elektrische Uhr **85.** 118.
— Uhren, elektrische . . ., von Königswerther, Oberingenieur **85.** 145.
— Verbindung von Drähten ungleichen Durchmessers **85.** 215.
— Verkehr und Gebühr im Telephonbetrieb **85.** 113.
— Weltproduktion an Blei, Kupfer, Zink und Zinn **59.** Jahrg. XXI 400.
— Wettertelegraphie, Errichtung neuer Beobachtungsstationen **69.** 220.
— Zeichen, Verlauf telegraphischer Zeichen in langen Kabeln **85.** 111.



**Deutschland.** Anhörung der Ferngespräche durch die Beamten, rechtswidrige **Mit**teilung von Ferngesprächen **35.** Jahrg. XVII 352.

— Berlin. Bezeichnung der Fernsprechämter in . . . nach Stadtteilen usw. **85.** 99. 155, **29.** 320, **53.** 229.

— Brieftelegramme **35.** Jahrg. XVII 352. 396. 545.

— Deutschland und die Unterseetelegraphie **62.** Nr. 1007 S. 3.

— Fernsprechgebührenordnung im Reichstage **24.** 191, **53.** 200. 213, **14.** Jahrg. VI 17, **85.** 197. 213.

— Fernsprechgebührenordnung, Vorschläge zum Entwurfe der neuen . . ., kaufmännisches Verfahren **14.** Jahrg. V 326, **35.** Jahrg. XVII 442. 463, **21.** 652.

— Fernsprechgeheimnis, Rechtsprechung des Reichsgerichts **14.** Jahrg. V 328.

— Gespräche, die durch Fernsprecher geführt werden, sind keine Depeschen **18.** 18. Spruchsamml. S. 31.

— Gesprächszählungen mit einem für das ganze Amt gemeinsamen Zählersatze **24.** 235.

— Haftbarmachung des Reichspostfiskus durch einen Radfahrer infolge Absperrens der Straße mit einem Telephondraht **21.** 299, **53.** 114.

— Hochwasser, Nachrichtendienst bei . . ., Mitwirkung der Zentralbehörden, Erlaß der Minister für Landwirtschaft usw. und der öffentlichen Arbeiten vom 4. Januar 1910 **50.** 34.

— Jugendliche Telegrammbesteller (Radfahrer), Verpflichtung der Postbehörde, sich zu vergewissern, ob die Bestellung in geeigneter, nicht gefahrbringender Weise ausgeführt wird **60.** Beil. Nr. 1381 und 1382.

— Krankenkassenzugehörigkeit »verborgter« Telegraphenarbeiter **24.** 192.

— Messungen. Wertlosigkeit der Überwachungsmessungen bei oberirdischen Telegraphenleitungen **57.** 150.

— Mittagspause im Fernsprechverkehr auf dem Lande **35.** Jahrg. XVII 352.

— Öffentliche Telephonstelle, gleichzeitige Benutzung durch mehrere Personen **85.** 144.

— Reklame, Aufnahme von Geschäftsanzeigen in die Teilnehmerverzeichnisse **53.** 203.

— Signalglühlampen bei Fernsprechämtern, Steuerpflichtigkeit **79.** 81.

— Teilnehmerzentralen **14.** Jahrg. VI 5.

— Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1908 **29.** 274.

— Telegraphenbaubeamte, Haftpflicht-Versicherung der . . . **21.** 393.

— Telegraphenbaubeamte, Wünsche der . . . **21.** 328.

— Verletzung eines Postgehilfen am Fernsprecher **85.** 103.

— Zerstörung von Telegraphen- und Fernsprechleitungen infolge Schneesturms am 16. und 17. November 1909, von Brick, Telegrapheninspektor **85.** 88, **6a.** 187.

— Bayern. Die automatische Telephonzentrale München-Schwabing **85.** 116. 147. 175. 202, **29.** 376. 434. 516.

— Württemberg. Telegraphen- und Fernsprechdienst außerhalb der vorgeschriebenen Dienstzeiten, Zuschlag zu der tarifmäßigen Gebühr, vom 1. Januar 1910 ab **75.** 47.

**England.** Telegraphie und Telephonie 1908/09 **43.** 60.

— Telephonbriefe **84.** 55, **53.** 179.

— Telephongebühren, Herabsetzung der . . . beantragt **85.** 87.

**Frankreich.** Ausbildung von Beamten im Fernsprechwesen durch amerikanische Telephongesellschaften **29.** 297.

— Das Feldtelegraphenwesen bei den Korpskommanden **85.** 155, **29.** 457.

— Telegraphen-Gesetzgebung **43.** 29.

— Überschwemmung, Folgen der . . ., Beschädigung der Kabel **62.** Nr. 1005 S. 2, **29.** 376.

**Italien.** Rom. Fernsprechzeitung **29.** 320.

**Luxemburg.** Telegraphie und Telephonie 1907 und 1908 **43.** 33.

**Österreich.** Sicherheitsvorschriften für elektrische Anlagen **29.** 298.

— Staatliche Telephonanlagen, Ausdehnung **84.** 55, **85.** 115.

— Telephonsprechstunden, Angabe der Sprechstunden der Teilnehmer in dem Telephonverzeichnis angeregt **85.** 115. 169.

**Rußland.** Telegraphie und Telephonie 1906 und 1907 **43.** 63.

**Schweiz.** Genf. Telephonzentrale, neue . . . **84.** 104.

— Telegraphengehilfinnen und Reservetelephonistinnen, Verordnung des Bundesrats über ihre Heranbildung, Prüfung und Verwendung **84.** 109.

— Telegraphie und Telephonie 1908 **43.** 38, **85.** 123.

**Serbien.** Telegraphie und Telephonie 1907 **43.** 36.

**Türkei.** Fernsprechwesen **29.** 320.

**Ungarn.** Budapest. Telephonzeitung **85.** 100.
— Telegraphen-Gesetzgebung **43.** 51.
**Afrika.** Deutsch-Ostafrika. Telegraphennetz **19.** 233.
— Kamerun. Telegraphenbau **45.** Jahrg. III Nr. 17 S. 3.
— Süd-Rhodesia. Telegraphie und Telephonie 1908 **43.** 35.
— Transvaal. Telegraphie und Telephonie 1907/08 **43.** 42.
**Amerika.** Brasilien. Telegraphenwesen **29.** 225.
— Vereinigte Staaten. Brieftelegramme **43.** 95.
— — San Francisco, chinesisches Fernsprechamt **29.** 225.
— — Die halbautomatisch betriebene Vermittelungsanstalt im Staate Ohio **24.** 194.
— — Telegraphie und Telephonie 1907 und 1908 **43.** 31.
— — Das Telephon im Eisenbahndienste, von v. Hellrigl **84.** 107, **24.** 247.
— — Telepost in Boston, Telephongesellschaft, die mit Hilfe eines neuen Telegraphiesystems den Telegrammverkehr verbilligen will **85.** 137, **29.** 297. 348, **21.** 508.
— — Trust-Telephon-Gesellschaften **85.** 101. 130. 155. 185. 224. 244, **29.** 457. 516.
— — Wetternachrichtendienst, Fernsprecher im . . . **29.** 224.
— — Zeitübermittlung in Fernsprechnetzen **29.** 406.
**Asien.** Telegraphenlinie Jakutsk-Ochotsk **48.** 998.
— Britisch-Indien. Telegraphen-Gesetzgebung **43.** 76.
— China. Telegraphenlinie Schanghai-Hang-chou **54.** I. Hälfte Schanghaier Nachrichten S. 47.
**Australien.** Telegraphie und Telephonie 1901 bis 1907 **43.** 89.

## IV. Drahtlose Telegraphie und Telephonie.

**Allgemeines.** Abhängigkeit der Permeabilität des Eisens von der Frequenz bei Magnetisierung durch ungedämpfte Schwingungen, von Schames **37.** Bd. III 343.
— Apparatur, Entwicklung der . . . in der drahtlosen Telegraphie, von Nesper **37.** Bd. III 376.
— Äther, störende und fördernde Einflüsse bei der Übertragung elektrischer Wellen **59.** Jahrg. XXI Beil. S. 98.
— Beeinflussung des Einsatzpotentials des Entladungsfunkens von Kondensatorkreisen durch Magnetfelder, von Meurer **37.** Bd. III 341.
— Cerebotanis drahtloser Taschentelegraph **84.** 88, **59.** Jahrg. XXI Beil. 125.
— Detektoren, Wellendetektoren **37.** Bd. III 429, **29.** 407.
— Detektoren, der physikalische Vorgang in der Schlömilchzelle, von Ludewig **37.** Bd. III 411.
— Drahtloser Schiffsverkehr nach dem System der »tönenden Funken«, von Thurn, Ober-Postpraktikant **85.** 173. 204.
— Drahtlose Telegraphie, gegenwärtiger Stand der . . . nach Ferrié **85.** 135.
— Drahtwellen, über symmetrische und unsymmetrische elektromagnetische . . . **37.** Bd. III 352.
— Einfluß des Metalls der Funkenstrecke auf die Frequenz elektrischer Schwingungen **59.** Jahrg. XXI Beil. 121.
— England-Canada, öffentlicher funkentelegraphischer Verkehr **29.** 457, **69.** 400.
— Entwicklung und Eigenart des Funkentelegraphenbetriebs **24.** 145.
— Fernsprechen, drahtloses . . . nach De Forest **37.** Bd. III 404.
— Über Funkenpotentiale bei zwei hintereinander geschalteten Funkenstrecken, von Nordmeyer **37.** Bd. III 334.
— Funkentelegraphie, Vortrag des Geh. Ober-Postrats Prof. Dr. Strecker **85.** 98, **88.** 388.
— Funkentelegraphie und Telegraphenregal, von Thurn, Ober-Postpraktikant **84.** 89.
— Geheimtelegraphie, drahtlose . . . **29.** 542.
— Handel und Schiffahrt, Bedeutung der Funkentelegraphie für . . ., Vortrag des Direktors Bredow **36.** 399.
— Hilfseinrichtungen für drahtlose Telegraphie **37.** Bd. III 432.
— Majoranas Stromunterbrecher für drahtlose Telephonie **59.** Jahrg. XXI Beil. 122.
— Masten für Luftdrähte, fahrbare . . . **37.** Bd. III 403.
— Messungen, quantitative . . . in der drahtlosen Telegraphie **29.** 487.
— Näherungsformeln für Berechnung der Konstanten zweier induktiv gekoppelter Oszillationskreise, von Mackû **37.** Bd. III 329.
— Quantitative Messungen in der Radiotelegraphie, von Fleming **37.** Bd. III 356.
— Radiographie und Luftschiffahrt **85.** 99. 129, **37.** Bd. III 392, **29.** 407.
— Radiotelegraphische Fernübertragung von Schriftzügen und Zeichnungen **85.** 162.
— Radiotelephonie, Vortrag des Schiffsleutnants Colin **85.** 96. 127, **84.** 104.
— Der Radiumvorrat der Natur, von Dr. Kurz, Privatdozent **85.** 181. 208.

**Allgemeines.** Schwingungen, eine neue Form der Stoßerregung elektrischer Schwingungen **85.** 163, **59.** Jahrg. XXI Beil. 105, **37.** Bd. III 355.
— Schwingungen, Verfahren und Einrichtungen zur Erzeugung elektrischer Schwingungen **37.** Bd. III 428.
— Seeschiffahrt, die drahtlose Telegraphie im Dienste der . . ., Verhandlungen des deutschen Seeschiffahrtstags, Erklärungen des Geh. Ober-Postrats Schrader **36.** 294. 471, **85.** 157, **29.** 348, **53.** 203.
— Tönende Funken, das neue Telefunkensystem **59.** Jahrg. XXI 455, **29.** 506.
— Wellenmesser, Marconis . . . **85.** 163.
— Wellenzug, die Direktion des Wellenzugs bei der drahtlosen Telegraphie, von Bourquin **84.** 53.
— Wetterdienst, die Funkentelegraphie im meteorologischen Wetterdienste, von Thurn, Ober-Postpraktikant **68.** 484.
— Wetternachrichtendienst und drahtlose Telegraphie **29.** 225, **85.** 100.
— Widerstandszunahme unterteilter Leiter bei schnellen Schwingungen **29.** 320.
— Zeichengebung, Verfahren zur gleichzeitigen Zündung mehrerer Lichtbogen zur Zeichengebung in der Radiotelegraphie, von Prof. Peukert **29.** 221, **85.** 222.

**Deutschland.** Ausrüstung der Reichs-Postdampfer mit drahtloser Telegraphie **36.** 448, **85.** 244.
— Eberswalde. Radiostation **37.** Bd. III 399.
— Hochseefischerei, drahtlose Telegraphie auf Hochseefischereifahrzeugen **36.** 472.
— Kolonien, drahtlose Telegraphie mit den deutschen Kolonien **84.** 55. 84, **19.** 157, **85.** 114, **29.** 297 **14.** Jahrg. V 365, **45.** Jahrg. III Nachrichtenbeil. zu Nr. 18 S. 1.
— Nauen. Großstation für Radiotelegraphie, Verbindung mit Schiffen in Kamerun, 6000 km Reichweite **36.** 346, **19.** 243, **84.** 84, **85.** 185.
— Segelschiffe mit Einrichtung für drahtlose Telegraphie **53.** 115.
— Zeitsignale, funkentelegraphische . . . der Funkenstation Norddeich **36.** 498.

**Dänemark.** Radiotelegraphie, gesetzliche Bestimmungen **43.** 68.

**England.** Radioverkehr, amtliche Statistik **85.** 226, **29.** 516.
— Vereinbarungen zwischen der Postverwaltung und der Marconi-Gesellschaft wegen Übernahme der drahtlosen Küstenstationen durch den Staat **84.** 87.

**Frankreich.** Paris. Eiffelturm, Folgen der Überschwemmung, Beschädigung der Radiostation **62.** Nr. 1005 S. 3.

**Österreich.** Bordtelegraphenstationen auf österreichischen Schiffen, Dienstanweisung für . . . **84.** 69, **85.** 150. 179.
— Funkentelegraphenanlagen, Verordnung des Handelsministeriums vom 7. Januar 1910 über Errichtung von . . . **85.** 101.
— Pola. Erste Radiostation an der österreichischen Küste **85.** 87. 153, **29.** 247. 434, **84.** 59, **69.** 260, **46.** 526.

**Portugal.** Azoren. Errichtung von Radiostationen **69.** 220, **85.** 130.

**Spanien.** Radiotelegraphie, Großstation in Madrid **84.** 103.

**Türkei.** Radiographie **85.** 99, **36.** 216, **29.** 247. 297, **84.** 88.

**Afrika.** Errichtung von Funkentelegraphenstationen in den französischen Kolonien zur Verbindung mit dem Mutterland **48.** 1531.
— Zanzibar. Staatliche Regelung der drahtlosen Telegraphie **29.** 377.

**Amerika.** Argentinien. Einrichtung drahtloser Verbindungen mit Europa, Asien und Afrika von der Regierung geplant **84.** 112.
— Vereinigte Staaten. Funkentelegraphenstationen, Zahl der . . ., gesetzliche Vorschriften über Einrichtung von Stationen für Privatzwecke **84.** 95, **29.** 435.
— — Radiographie, Einrichtung der . . . auf den Regierungschiffen, Gesetzentwurf **85.** 172, **29.** 407.
— — Radiographie als Sport **85.** 85.

**Australien.** Errichtung von Stationen drahtloser Telegraphie im Pazifischen Ozean **36.** 214, **29.** 297, **37.** Bd. III 398, **39.** Volkswirtschaftl. Chronik für 1910 S. 103.

---

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



# ARCHIV
FÜR
# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**Nr. 14.** BERLIN, JULI. **1910.**



## Feststellung von Fehlern in Vielfachsystemen mit Zentralbatterie.

Von F. Ambrosius, Telegrapheningenieur in Leipzig.

Nach längerer Benutzung der technischen Einrichtungen der Vielfachsysteme Z B sowie des Leitungsnetzes stellen sich allmählich kleine Fehler ein, die nicht immer sogleich zu einer offensichtlichen Störung führen, aber in ihrer Gesamtheit Erschwerungen des geordneten Betriebs zur Folge haben können. Es hat sich daher als zweckmäßig erwiesen, außer den im Archiv 1907, S. 673ff., beschriebenen Prüfungen bei dem Fernsprechamt in Leipzig noch eine Anzahl weiterer Prüfungen regelmäßig vorzunehmen.

Den Prüfungsverfahren sind das Zweileiter-Vielfachsystem und die Fernschränke Z B der Siemens & Halske A.-G. zu Grunde gelegt.

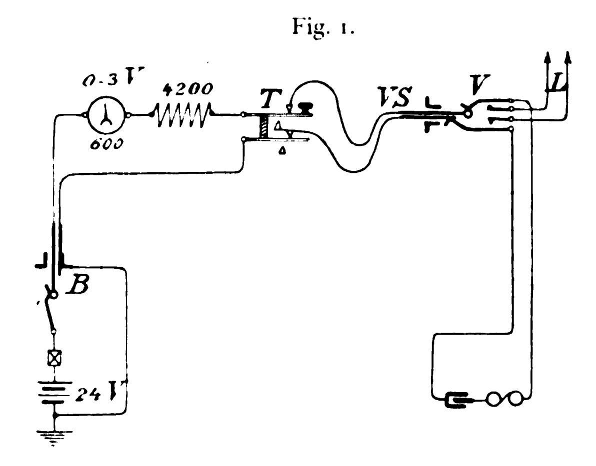
### 1. Prüfung des Isolationszustandes der Anschlußleitungen.

Eine Messung des Leitungswiderstandes sämtlicher Anschlußleitungen in regelmäßigen Fristen stößt in Netzen mit Z B-Betrieb auf Schwierigkeiten, weil bei abgehängtem Fernhörer — nur hierbei kann die Messung vorgenommen werden — im Stromkreise das Mikrophon mit seinem ständig wechselnden Widerstande liegt. Die Messungen würden daher sehr ungenaue Ergebnisse liefern, für dieselbe Leitung bei verschiedenen Messungen nicht unerheblich voneinander abweichen. Ferner würde es oft nicht leicht sein, den Teilnehmer dazu zu bringen, seinen Fernhörer abzunehmen und ihn nach bestimmter Zeit wiederan zuhängen. Wollte man aber warten, bis ein Leitungsaufseher nach der Sprechstelle kommt, so würde bei der großen Anzahl der Anschlußleitungen die Messung u. U. kaum einmal im Jahre zur Ausführung gelangen. In großen Netzen wird es sich daher empfehlen, von einer Messung des Leitungswiderstandes Abstand zu nehmen. Ob der Teil-

nehmer ausreichenden Mikrophonstrom erhält, läßt sich beim Abfragen gelegentlich der Beantwortung der Anrufe ermitteln. Sprechstellen, mit denen keine gute Verständigung zu erzielen ist, sind von den Apparatbeamten der Untersuchungstelle namhaft zu machen. Dagegen ist mit Rücksicht auf die besonderen Vorbedingungen für einen ordnungsmäßigen Z B-Betrieb eine möglichst häufige Messung des Isolationswiderstandes der Anschlußleitungen erforderlich. Da jedem Wecker ein Kondensator vorgeschaltet ist, lassen sich diese Messungen bei angehängtem Hörer ausführen, ohne daß der Teilnehmer belästigt wird; sie sind wichtig, weil ein Herabsinken des Isolationswiderstandes im *a*-Leitungszweig auf 7000 bis 8000 Ohm ein Aufleuchten der Platz- und Kontrolllampen (nicht auch der Anruflampe der betreffenden Leitung) zur Folge haben kann, und weil bei Isolationswiderständen von weniger als 15 000 Ohm nach den angestellten Versuchen bereits Mitsprechen in Nachbarleitungen auftritt.

Zur Feststellung des Isolationswiderstandes der Außenleitungen eignet sich ein Batterieprüfer (Spannungsmesser mit 600 Ohm Widerstand, Meßbereich bis 3 Volt) mit einem Vorschaltewiderstande von 4200 Ohm (Fig. 1). Bei Benutzung der im System vorhandenen Batterieklinken mit der Zentralbatteriespannung von 24 Volt für die Messungen (vgl. Archiv 1907, S. 674) würde selbst

Fig. 1.




im Falle eines Erdschlusses in einer der Anschlußleitungen im Amte die Nadel des Spannungsmessers nur bis zum äußersten Teilstrich ausschlagen; Beschädigungen des Instruments durch zu starken Strom sind daher ausgeschlossen. Durch Verwendung einer Doppeltaste *T* wird in deren Ruhelage die *a*-Leitung, in der Arbeitslage die *b*-Leitung geprüft; bei der ersten zeigt sich gleichzeitig, ob etwa der Kondensator des Sprechstellenapparats für Gleichstrom durchlässig ist. Schlägt die Nadel des Spannungsmessers bei einer der Messungen um mehr als 7 Teilstriche aus, so entspricht dies einem Isolationswiderstande von weniger als rund 16 000 Ohm; die Leitungen können somit zum Mitsprechen Veranlassung geben und sind deshalb eingehend zu untersuchen. Die Empfindlichkeit der angegebenen Einrichtung erhellt daraus, daß ein Ausschlag von einem Teilstrich einen Isolationswiderstand von etwa 140 000 Ohm anzeigt. Die Verbindung der einzelnen Anschlußleitungen mit dem Meßsystem geschieht durch Stöpselung am Vorschalteschranke.

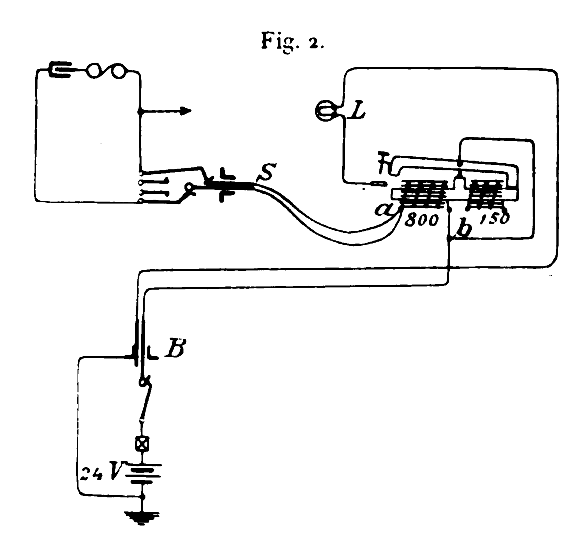
Die Prüfungen finden morgens in der Zeit von 7 bis 8 Uhr statt, weil zu dieser Tageszeit die Luft meist noch viel Feuchtigkeit enthält und somit Isolationsfehler, namentlich in den Einführungen und bei den Kabelaufführungspunkten, stärker hervortreten. In der angegebenen Weise kann ein Unterbeam-

ter täglich 200 Leitungen in 15 bis 20 Minuten prüfen. Es lassen sich mithin monatlich etwa 5000 und im Vierteljahr 15 000 Anschlußleitungen prüfen, so daß nach dem jetzigen Teilnehmerstand in Leipzig jede Leitung jährlich einer viermaligen Prüfung unterzogen wird. Bei den bisher ausgeführten Prüfungen wurden im Durchschnitt 71 fehlerhafte Leitungen ermittelt.

2. Prüfung der *a*- und *b*-Leitungen nach außen.

Neben den regelmäßigen Messungen der Anschlußleitungen ist die früher (Archiv 1907, S. 674/675) beschriebene Prüfung der *b*-Leitungen nach außen beibehalten worden; das Prüfsystem hat aber eine kleine Änderung erfahren, damit es auch zur Prüfung der *a*-Leitungen auf Nebenschluß benutzt werden kann. Zu diesem Zwecke sind die beiden Schnuradern des Vorschalteschrankstöpsels *S* (Fig. 2) an das *a*-Ende der 800-Ohm-Wicklung des Anrufrelais angeschlossen; bei Nebenschlüssen von etwa 7000 Ohm fließt dann ein Strom über die Anrufwicklung, der ausreicht, das Relais zu erregen und die

Fig. 2.




Lampe *L* zum Aufleuchten zu bringen. Da die Lampe an den mittleren Kontakt des Relais angeschaltet ist, der sich beim Ansprechen des Relais zuerst schließt, so werden mit dieser Einrichtung die sogenannten Kipper, das sind diejenigen Fehler in den *a*-Leitungen gefunden, die an den Arbeitsplätzen zwar die Platz- und Kontrollampen, nicht aber die Anruflampe zum Aufleuchten bringen. Mit derselben Stöpselung erfolgt auch die Prüfung der *b*-Leitung auf Nebenschluß. Der prüfende Unterbeamte kann allerdings nicht erkennen, ob der ermittelte Fehler in der *a*- oder der *b*-Leitung liegt; dies ist aber auch nicht erforderlich, da die weitere Eingrenzung Sache der Störungstelle ist.

Die eben geschilderte Prüfung deckt sich zum Teil mit der unter 1. angegebenen Messung. Es hat sich aber als vorteilhaft erwiesen, beide Verfahren beizubehalten, und zwar die Messung vierteljährlich und die Prüfung unter 2., die nur wenig Zeit erfordert — für 1000 Anschlußleitungen etwa 20 Minuten täglich —, monatlich ausführen zu lassen. Fehler, die bei der vierteljährlichen Messung längere Zeit unentdeckt bleiben, werden durch die monatliche Prüfung ermittelt. Der Erfolg spricht zugunsten dieser Maßnahme; denn außer den 71 durch die

vierteljährlichen Messungen nachgewiesenen Fehlern werden durch die zweite Prüfung monatlich im Durchschnitt 40 Fehler in den *a*- oder *b*-Leitungen festgestellt.

### 3. Prüfung, ob *a*- und *b*-Adern im Vielfachsystem betriebsfähig sind, und ob die Wicklungen der Anrufrelais den richtigen Widerstand haben.

Wenn eine Anschlußleitung innerhalb des Vielfachsystems zwischen dem Vorschalteschrank und dem Zwischenverteiler unterbrochen ist, kann kein Anruf von der Sprechstelle eingehen; ein derartiger Fehler wird mithin nicht lange verborgen bleiben. Dagegen tritt eine Unterbrechung einer *a*- oder *b*-Ader zwischen dem Zwischenverteiler und dem letzten Vielfachschranke nicht ohne weiteres zutage. Es hat sich daher als zweckmäßig erwiesen, in dieser Richtung regelmäßige Prüfungen vorzunehmen. Bei Stöpselung der Verbindungsklinken am letzten Vielfachschranke mit einem gewöhnlichen Verbindungstöpsel, dessen beide Adern an einen Batterieprüfer (10 Ohm Widerstand eingeschaltet) angelegt sind (Fig. 3), muß der Batterieprüfer bei Stromfähigkeit der Adern einen Ausschlag von etwa 25 Milliampere ergeben; bei Stromlosigkeit einer Ader des Systemkabels erfolgt kein Ausschlag. Weicht der Ausschlag der Nadel des Instruments um mehr als 2 Milliampere in der einen oder der anderen Richtung von 25 ab, so hat eine der Wicklungen des Anrufrelais unrichtigen Widerstand, oder es befindet sich in der Leitung eine schlechte Lötstelle. Die Prüfungen erfolgen vierteljährlich — täglich werden 200 Leitungen in etwa 20 Minuten geprüft — und haben durchschnittlich 11 Fehler im Vierteljahr zutage gefördert.

### 4. Prüfung der *b*-Leitungen nach innen.

Diese Prüfung wurde in der im Archiv 1907, S. 675 bis 678, geschilderten Form beibehalten; sie hat sich auch weiterhin als vorteilhaft erwiesen; jedoch ist die Schaltung insofern ein wenig geändert worden, als in die Zuführung von der Prüfbatterie zu den Brückenarmen ein Widerstand von 1000 Ohm gelegt worden ist. Hierdurch wurde ermöglicht, die Zentralbatterie zur Prüfung mitzubenutzen (Fig. 4).

### 5. Prüfung der *a*-Adern innerhalb des Systems auf Nebenschluß.

Eine Prüfung der *a*-Adern in ähnlicher Weise auszuführen, wie für die *b*-Adern angegeben, ist nicht angängig, weil die Bauart der Klinken nicht gestattet, die Adern durch Stöpselung am Vorschalteschranke zu erreichen. Aus diesem Grunde wird die Prüfung der *a*-Adern vom letzten Vielfachschrank aus mit der in Fig. 5 angegebenen Einrichtung vorgenommen; diese besteht aus einem Batterieprüfer (600 Ohm-Wicklung), einem Widerstande von 4000 Ohm und zwei Verbindungstöpseln. Der Schaltung liegt die Erwägung zugrunde, daß bei gutem Isolationszustande der *a*-Leitung kein Strom über das Meßinstrument fließen kann, da an dem *S*-Stöpsel über die 800 Ohm-Wicklung des Anrufrelais und an dem *B*-Stöpsel dieselbe Batterie liegt. Besteht aber in einer *a*-Leitung ein Fehler, sei es eine Nebenschließung *(F)* oder eine Berührung *(B)* mit der *b*-Leitung, so fließt außer über das Anrufrelais auch über das Meßinstrument ein Strom nach der Fehlerstelle, der die Nadel des Batterieprüfers aus der Nullage ablenkt. Bei einem Nebenschlusse mit einem Widerstande von 10 000 Ohm beträgt der Ausschlag des Zeigers noch 2,3 Grad; größere Fehler, z. B. mit 5000 oder 3000 Ohm Widerstand, bewirken einen Ausschlag von 4 oder 6,1 Grad. Da die beschriebene Prüfung auch Fehler, die



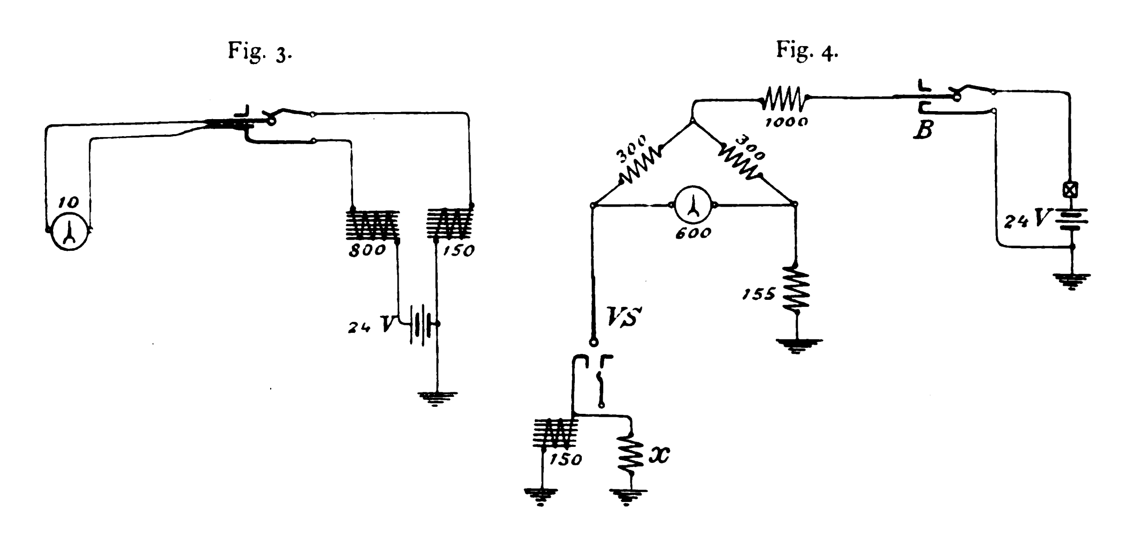



Fig. 3. Fig. 4.

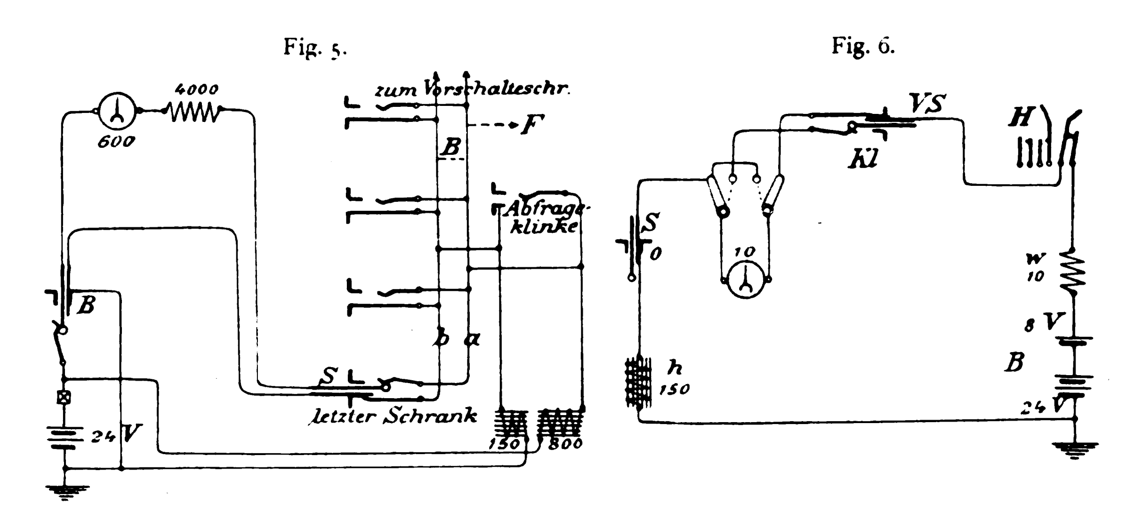



Fig. 5. Fig. 6.

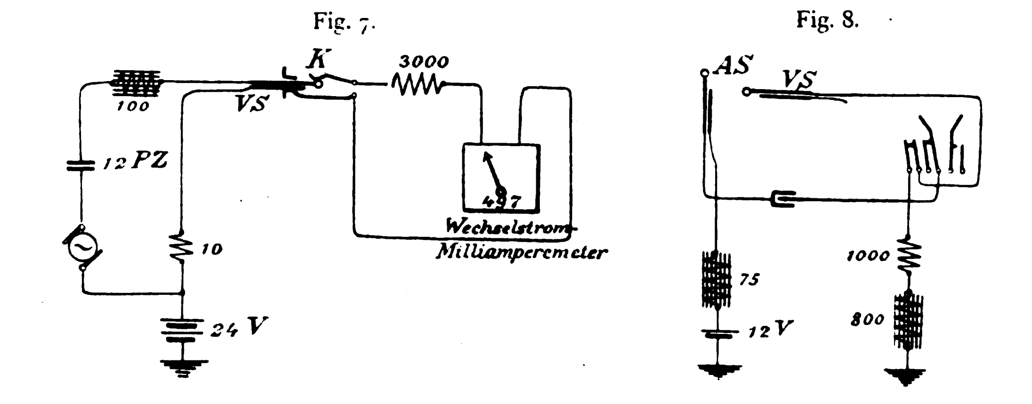



Fig. 7. Fig. 8.

außerhalb des Systems liegen, anzeigt, muß beim Auffinden einer Nebenschließung erst durch Isolierung der Außenleitung am Vorschalteschranke festgestellt werden, ob der Fehler innerhalb des Systems oder außerhalb liegt. Die tägliche Prüfung von 200 Leitungen erfordert 15 bis 20 Minuten; bisher sind nur wenig Fehler der angegebenen Art ermittelt worden.

### 6. Feststellung der Stärke des Haltestroms beim Rufen über den Verbindungstöpsel.

Das Schnarren des Anrufrelais wird nicht nur durch Fehler in den Außenleitungen (Archiv 1907, S. 674) verursacht, sondern es tritt auch ein, wenn der über die Haltewicklung *h* (Fig. 6) des Anrufrelais vorgesehene Batteriestromweg unterbrochen ist, oder der Haltestrom nicht die genügende Stärke besitzt; da Wert darauf gelegt werden muß, das Schnarren der Relais zu verhindern, werden Messungen des Haltestroms an allen Verbindungstöpseln vorgenommen. Hierzu wird die zur Prüfung der Schlußzeichenrelais beschaffte Einrichtung (Archiv 1907, S. 683/684) mitbenutzt, indem die Kurbeln der beiden Umschalter V (Fig. 6) nach außen gestellt werden. Sobald der für die Erdverbindung vorgesehene Stöpsel *S* in die Vielfachklinke einer unbelegten Systemleitung (z. B. der Nummer 0) eingesetzt wird und die Verbindungstöpsel *VS* nacheinander in die Klinke *Kl* gesteckt und gleichzeitig die zu den Stöpseln gehörenden Hebelumschalter *H* in die Rufstellung gebracht werden, fließt der Haltestrom über den 10 Ohm-Widerstand, den nach hinten gedrückten Hebelumschalter *H*, Stöpsel *VS*, Klinke *Kl*, Batterieprüfer (10 Ohm-Widerstand eingeschaltet), Stöpsel *S*, Klinke *O* und Haltewicklung ihres Anrufrelais (150 Ohm) zur Erde. Bei fehlerfreiem Stromkreise muß der Haltestrom, sofern die Zentralbatterie 24 Volt Spannung hat, 130 Milliampere betragen. In Leipzig, wo der Zentralbatterie zur sicheren Verhütung des Schnarrens der Relais eine Zusatzbatterie von 8 Volt vorgeschaltet ist, erreicht der Haltestrom etwa 185 Milliampere. Die Prüfung wird monatlich einmal ausgeführt und beansprucht im ganzen 4 Stunden.

### 7. Messung der Stärke des Rufstroms.

Da die in den Rufstromkreisen liegenden 12 Polarisationszellen mit großer Oberfläche allmählich in ihrer Wirkung nachlassen, hat sich auch eine Messung des Rufstroms als zweckmäßig erwiesen. Hierzu wird ein Wechselstrom-Milliamperemeter, das einen Widerstand von 497 Ohm hat, mit einem Vorschaltewiderstande von 3000 Ohm benutzt. Sobald zur Messung der Stärke des über den Stöpsel *VS* (Fig. 7) fließenden Wechselstroms die Stöpsel *VS* nacheinander in die Klinke *K* gesteckt und die Hebelumschalter nach hinten gedrückt werden, muß bei betriebsfähigem Zellensatze der Weckstrom 14 bis 16 Milliampere betragen; bei drei parallel geschalteten Kondensatoren zu je 2 MF, die als Ersatz für schadhafte Polarisationszellen Verwendung finden, erhält man fast genau 16 Milliampere. Die alle Vierteljahr einmal stattfindende Prüfung beansprucht im ganzen 8 Stunden.

### 8. Prüfung der Stromfähigkeit des Prüfstromkreises.

Die ursprünglich in dem Prüfstromkreise des Siemens & Halskeschen Zentralbatteriesystems enthalten gewesene offene Polarisationszelle hat häufig zu Doppelverbindungen Anlaß gegeben. Nachdem die offenen Zellen entfernt worden sind, ist es zur Verhütung von Doppelverbindungen nur noch nötig, die Stromfähigkeit des gesamten Prüfstromkreises festzustellen. Dies läßt sich in einfacher Weise dadurch erreichen, daß die Spitze des Verbindungstöpsels *VS* jedes Schnurpaars an den Hals des zugehörenden Abfragestöpsels gelegt wird



(Fig. 8), wobei der Hebelumschalter sich in der Abfragestellung befinden muß. Bei Stromfähigkeit aller Teile ist das bekannte Prüfgeräusch im Kopffernhörer wahrzunehmen. Mit diesem Handgriffe wird gleichzeitig die Besetztanzeige und die 75 Ohm-Drosselspule des Schnurpaars geprüft. Diese Prüfung ist außerordentlich einfach und erfordert täglich für jeden Arbeitsplatz nur 1 bis 2 Minuten; sie wird von den Apparatbeamten an jedem Morgen bei Dienstantritt ausgeführt. Hierbei sind wiederholt Fehler in den Stöpseln, den Schnüren, den Hebelumschaltern, den Widerstandspulen und den Lötstellen ermittelt worden.

Innerhalb der technischen Einrichtungen des Fernamts finden folgende Prüfungen statt.

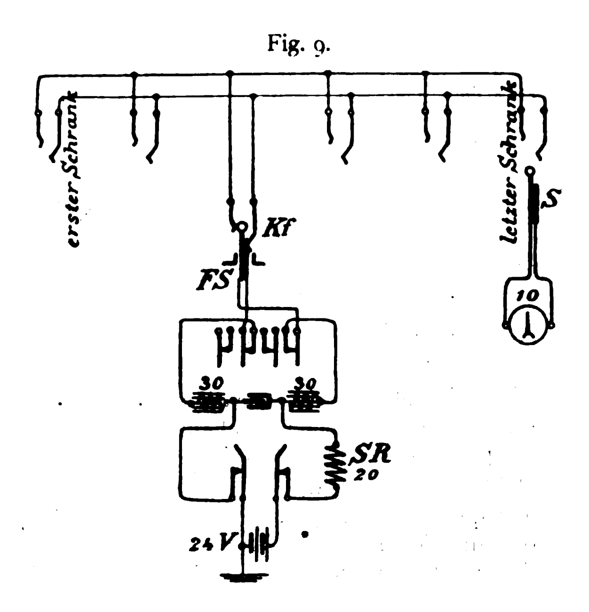
### 9. Prüfung der Anrufrelais.

Sämtliche Anrufrelais der Fernschränke werden alle Vierteljahre einmal auf Widerstand und auf Isolation gegen Erde gemessen. Die Messungen erfolgen vom Klinkenumschalter aus mit dem Universalmeßinstrument. Der Widerstand der Relais beträgt im Mittel 1550 Ohm; er darf nicht unter 1500 Ohm liegen; der Isolationswiderstand gegen Erde soll unendlich groß sein. Dauer der Prüfung von 240 Relais etwa 30 Minuten.

### 10. Prüfung der Stromfähigkeit der Fernklinkenleitungen und der Stärke des dem Teilnehmer über den Fernsprechübertrager zugeführten Mikrophonstroms.

Die Prüfung der Fernklinkenleitungen und des den Teilnehmern über den Fernsprechübertrager zugeführten Mikrophonstroms läßt sich vereinigen. Wenn der *FS*-Stöpsel (Fig. 9) jeder Fernleitung in die zu dieser Leitung gehörende

Fig. 9.



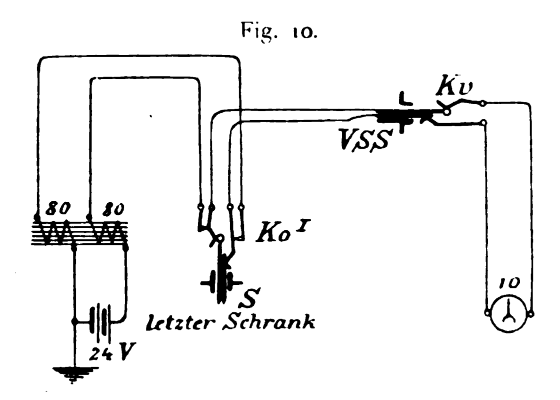

*Kf*-Klinke gesteckt und der Hebelumschalter nach hinten zu umgelegt wird, kann durch Stöpselung mit einem Fernschrankstöpsel *S*, der mit einem Batterieprüfer (10 Ohm-Wicklung) in Verbindung steht, vom ersten und letzten Fernschrank aus in den zu der Fernleitung gehörenden Klinken der Fernklinken-

leitung festgestellt werden, ob diese in allen Teilen stromfähig ist, und ob der Mikrophonstrom die den eingeschalteten Widerständen entsprechende Stärke besitzt. Diese Stromstärke ist verschieden, je nachdem in die Fernschränke Münchsche oder Siemens & Halskesche Fernsprechübertrager eingebaut sind; sie beträgt im ersten Falle 90 bis 100 Milliampere, im letzten Falle 200 bis 230 Milliampere. Die Prüfung geschieht vierteljährlich einmal und erfordert etwa eine Stunde.

### 11. Prüfung der Ortsverbindungsleitungen und des darin fließenden Mikrophonstroms.

Die Prüfung der Stromfähigkeit der Ortsverbindungsleitungen und des durch diese fließenden Mikrophonstroms wird am Vorschalteschrank ausgeführt. Sobald die $Ko^I$-Klinke (Fig. 10) einer Ortsverbindungsleitung mit irgendeinem Stöpsel *S* am **letzten** Fernschranke gestöpselt wird, findet die Anschaltung der Zentralbatterie über die Drosselspulen (2 • 80 Ohm) an die Ortsverbindungsleitung statt. Durch Einsetzen des zu dieser Leitung gehörenden Vorschalteschrankstöpsels *VSS* in die Klinke *Kv*, die mit dem als Milliamperemeter geschalteten Batterieprüfer verbunden ist, läßt sich die Stromfähigkeit der Leitung und die Stärke des in diesem Stromkreise fließenden

Fig. 10.




Stromes ermitteln. Die Ausschläge des Instruments schwanken bei fehlerfreier Leitung zwischen 105 und 115 Milliampere; sie betragen im Durchschnitt 113 Milliampere. Die vierteljährlich einmal stattfindende Prüfung dauert eine Stunde.

### 12. Prüfung der Stromstärke in den Mikrophonstromkreisen des Orts- und des Fernamts.

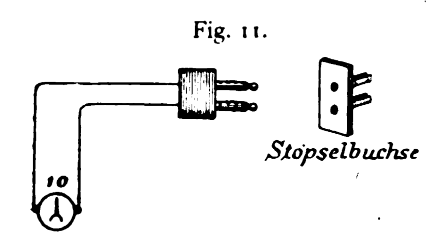
Ein durch eine Schnur an dem Batterieprüfer (10 Ohm-Widerstand) befestigter Buchsenstöpsel (Fig. 11) wird nacheinander in die Stöpselbuchsen der einzelnen Arbeitsplätze eingesetzt. Die angezeigte Stromstärke muß dabei normal 75 bis 80 Milliampere betragen. Die Prüfung findet vierteljährlich einmal statt und beansprucht nicht ganz eine Stunde.

Die Hilfsapparate für die einzelnen Prüfungen und Schaltungen sind auf kleinen Brettchen befestigt worden; jedes der Brettchen trägt eine Nummer sowie eine kurze Angabe der Prüfung, bei der es zu benutzen ist, und die dabei anzuwendende Schaltung. Damit die für die früher eingeführten Prüfungen beschafften beiden Spannungsmesser für alle vorzunehmenden Prüfungen ohne Schwierigkeiten sich verwenden lassen, sind auf jedem der Brettchen zwei Metallgabeln angebracht, in die die Spannungsmesser nach Bedarf eingesetzt

werden, und die gleichzeitig zur Stromzuführung dienen. Eine Anweisung für die Prüfungen ist in Form einer Übersicht gefertigt worden, die die Art der Prüfung, die Nummer des Prüfsystems, die Nummer des Schaltungsmusters, die Schaltung des Spannungsmessers (600 oder 10 Ohm), die Handgriffe und Stöpselungen sowie Beobachtungen und die Ergebnisse, bei denen die Leitung usw. als fehlerhaft zu betrachten ist, enthält.

Es könnte den Anschein erwecken, als ob einige der Prüfungen, zumal solche, bei denen zunächst wenig Fehler ermittelt worden sind, entbehrlich seien, und als ob die Häufigkeit der Prüfungen über das Bedürfnis hinausginge; jedoch ist zu berücksichtigen, daß die Prüfungen einen Einblick in den jeweiligen Zustand des Umschaltesystems und des Leitungsnetzes gewähren, und daß eine regelmäßige Durchsicht der Prüfergebnisse ein willkommenes Mittel bietet, um bei einem Anwachsen der Fehler rechtzeitig Maßnahmen zur Verhütung von Betriebschwierigkeiten treffen zu können. Ohne die Vornahme der Prüfungen könnte sich eine Verschlechterung des Zustandes der Amtseinrichtung leicht der Kenntnis der Betriebsleitung entziehen.

Fig. 11.




Die verschiedenen, bei den Prüfungen angewendeten Verfahren haben sich bewährt; sie lassen sich unschwer auch für andere Zentralbatteriesysteme benutzen.

---

# Gliederung und Dienstverhältnis der Unterbedienungen bei der preußischen Postverwaltung.

Von Raab, Ober-Postpraktikant in Köslin.

Im Postbetriebsdienste bestehen von jeher zwei große gesonderte Arbeitsgebiete: das eine umfaßt die schwierigeren Dienstleistungen (Beamtengeschäfte), das andere alle einfacheren Verrichtungen, die sich ohne besondere Vorbildung durch Übung erlernen lassen (Unterbeamtengeschäfte). Diese Gliederung beruht auf der bewährten Personalordnung der preußischen Postverwaltung, die von der Reichs-Postverwaltung unverändert übernommen worden ist. Die Entstehung und Entwicklung der Unterbeamtenstellung bei der preußischen Postverwaltung sollen im nachstehenden erörtert werden.

Der vorerst geringe Verkehr, den die kurbrandenburgische Staatspost zu Anfang ihres Bestehens zu bewältigen hatte, erforderte keinerlei Hilfskräfte für die Vorsteher der Postanstalten (Postmeister), zumal auch die eingegangenen Sendungen von der Post abgeholt werden mußten. Das änderte sich aber schon unter der Regierung Friedrichs I., als die Postmeister in größeren Orten die Briefe durch besondere Boten abtragen ließen; auch Wagenmeister, Posthausdiener und Postboten waren in dieser Zeit bereits vorhanden.*) Zur Sicherung des Postregals und zur Überwachung der Postillione ernannte man 1709 Postlandreuter.**) Zum Abtragen der Briefe in Berlin wurden um 1712 vier Briefträger eingestellt,***) vermutlich erfolgte die Annahme von Brief-

*) Stephan, Geschichte der preußischen Post, S. 128, 129, 135.
**) Siehe die **) Anmerkung bei Stephan a. a. O., S. 718.
***) Siehe hierüber auch Archiv 1879, S. 671, und 1884, S. 97.

trägern auch an anderen Orten; denn schon die Postordnung von 1712 schreibt vor, wie die Briefträger Wertbriefe aushändigen, und wann sie die Postsendungen zur Bestellung erhalten sollen. Wagenmeister werden im Extrapost-Reglement von 1712 erwähnt.

Aus der erwähnten Postordnung sollte ein jeder Postbedienter »deutlich ersehen und erlernen« können, »was seines Amts und Schuldigkeit« sei. Über die Dienstverhältnisse enthält sie indes nur wenig. Alle Postbedienten, wozu auch die »Postbohten, Briefträger und andere geringere« gehörten, waren »ratione personarum & officii von aller anderer Jurisdiktion eximieret« und standen unmittelbar unter dem General-Postamt; ihre Besoldungen durften Schulden halber nicht mit Arrest belegt werden. Die Postboten hatten zu ihrer Kenntlichmachung auf den »Post-Livree-Röcken« das königliche Postschild zu tragen. Die Unterbedienten bezogen in der Regel kein festes Gehalt, sondern waren auf schwankende Einnahmen angewiesen, wie beispielsweise die Briefträger auf die Bestellgeldeinnahme.

Unter Friedrich Wilhelm I. fing man an, die wichtigeren Fahrposten im Interesse der Beschleunigung durch Schirrmeister begleiten zu lassen. In Berlin war für die Behandlung der ankommenden Pakete schon im Jahre 1719 ein besonderer Packkammerbote vorhanden, der sich für die Abtragung der Pakete zwei Knechte hielt.*) Im großen und ganzen bestand jedoch noch kein nennenswertes Bedürfnis zur Beschäftigung von Unterbedienten; nur in den wenigen größeren Orten hatte man Verwendung für sie, sonst war in der Regel den Postmeistern die Heranziehung von Hilfskräften überlassen. So heißt es im Post-Reglement für Schlesien vom Jahre 1743: »Der Postmeister muß auch keine Jungens zur Expedition der Posten gebrauchen, noch andern liederlichen Leuten die Expedition in den Poststuben anvertrauen, sondern treue und genügsames Alter habende Leute dazu halten.**)

Beim Hofpostamt in Berlin herrschte allerdings gegen Ende der Regierung Friedrichs des Großen schon ein recht lebhafter Postbetrieb, worin auch für mehrere Unterbedienungen Raum war.***) Da wog ein vereideter Postbote in der Poststube die abzusendenden Gelder; andere werden, wie es in einem zeitgenössischen Berichte heißt,†) »zur nötigen Arbeit bei Eröffnung und Zumachung der Felleisen und Briefpakete, zur Bestellung der ankommenden Staffetten und Kuriere, auch zur Bequemlichkeit der mit den Posten Reisenden gebraucht, zu welchem Ende auch ein Postbote die Wache in der Passagierstube hat. Kurz vor Abgang der Posten wird den Passagieren ihr Reisegeräte durch den Postboten abgeholet, der auch für die richtige Aufpackung Sorge tragen muß. Ebendies geschiehet auch bei den ankommenden Passagieren, die in der Passagierstube abtreten; und nachdem ihre Koffer gehörig visitieret und die etwanige Accise dafür erlegt worden, schaffet der Postbote die Passagiergüter in die Wohnung des Reisenden, wofür er zwei bis vier Groschen erhält.« Auf allen Hauptkursen waren besondere Schirrmeister angestellt, weil die Postwagen ungefähr alle 20 Meilen gewechselt wurden. Wagenmeister besorgten Staffetten und Extraposten und beschafften auch den zum Passieren der Tore erforderlichen Gouvernementspaß.

Mit der Zunahme des Verkehrs und dem Ausbau des Postennetzes erweiterte sich dann allmählich das Tätigkeitsfeld der Unterbeamten, wuchs ihre Zahl. Insbesondere Schirrmeister und Briefträger fanden in steigendem Maße Verwendung, ferner wurden Postpackboten und Postfußboten eingestellt. Im Extra-

*) Stephan, a. a. O., S. 193, 195.

**) Archiv 1876, S. 11.

***) 7 Briefträger, 2 Wagenmeister, 5 Postboten (Archiv 1875, S. 365).

†) Archiv 1886, S. 739 ff., 1898, S. 508.

post-Edikt von 1755 wurde das General-Postamt erneut angewiesen, die Landstraßen und Postwagen durch den Post-Land-Reuter beaufsichtigen zu lassen. Die Post-Fußboten, die die Botenposten beförderten, hatten nach dem Wege-Reglement von 1764 auch auf den Zustand der Wege, Dämme und Brücken zu achten und Mängel zu melden; sonst lag dies den »Land-Post-, Zoll-, Kreis-, Polizei-, Mühlen- und Amts-Ausreutern« ob. In dem Edikt vom 11. April 1766 über das Extrapostwesen wurde den Posthaltern aufgegeben, in den großen Städten zur Besorgung der Pferde usw. jemanden zu halten, der allezeit im Posthause aufwarte; niemand anders solle sich künftig bei Gefängnisstrafe als Extrapost-Wagenmeister ausgeben und den Reisenden einreden, er könne ihnen gegen ein Trinkgeld die Pferde schnell beschaffen.

Die Verordnung über das Postwesen von demselben Datum gedachte unter anderm auch der Briefträger und schrieb vor, daß in Berlin und in anderen großen Städten »eine hinlängliche Anzahl bestellt und zureichend besoldet« werden solle; sie dürften sich aber nicht der Hilfe junger Burschen bedienen und außer der Taxe der Briefe nichts unter dem Namen Bestellerlohn von den Empfängern fordern. Wegen »allerhand Unordnungen« sah sich das General-Postamt jedoch bald zum Erlaß eingehender Vorschriften in dem »Reglement für die Briefträger in Berlin vom 31. März 1770« genötigt. Die Briefträger hatten sich fortan »mit Hintansetzung der sich bisher angewöhnten Gemächlichkeit« mittags um 11 und nachmittags um 6 im Hofpostamte zur Empfangnahme der Briefe einzufinden (bis dahin war das nur einmal zwischen 11 und 12 geschehen) und jene nachmittags, diese spätestens am andern Morgen zu bestellen. Als Bestellerlohn sollten sie, Briefe nach den Vorstädten ausgenommen, nicht mehr als 3 Pf. für einen Brief, und zwar, wenn sie mehrere für einen Empfänger hatten, für jeden 3 Pf. fordern. Es wurde verboten, Briefe durch »unvereidete Bursche und Beiläufer« bestellen zu lassen, was sich die Briefträger ordnungswidrig angewöhnt hätten. Wenn ein Briefträger durch Krankheit verhindert wäre, die Briefe selbst abzutragen, so sollte er dies dem Hofpostamt unter Beifügung einer ärztlichen Bescheinigung anzeigen; die Angabe, er sei nicht imstande, allein sein Revier zu bewältigen, dürfe als Entschuldigung für die verbotene Mitnahme einer Aushilfe nicht entgegengenommen werden, weil dann ja noch ein in ordentlichen Pflichten stehender Briefträger darin angestellt werden könne. Endlich wurde ihnen aufgegeben, im Dienste wieder das königliche Postschild auf der Brust angeheftet zu tragen, wie es »ehedem gewesen und nur seit einigen Jahren abgekommen« sei.

Den Stand der Entwicklung des Unterbeamtendienstes bis gegen Ende der Regierung Friedrichs des Großen finden wir in der Postordnung von 1782. Darin werden erwähnt: Briefträger, Wagenmeister, Schirrmeister, Postboten, Packboten, Postfußboten und Post-Landreuter; ihre Gesamtheit wird als Unter-Postbediente bezeichnet. Über die Annahme galten folgende Vorschriften.

Die Postämter hatten sich von den Fähigkeiten, der Treue und der »anständigen Aufführung« der einzustellenden Personen zu überzeugen und unter Erörterung des Herkommens und der sonstigen persönlichen Verhältnisse beim General-Postamte die Verpflichtung und Bestellung nachzusuchen; ohne Wissen und Genehmigung des General-Postamts und unvereidigt durften keine Personen »zu einiger Verrichtung beim Postwesen« zugelassen werden. Jedoch wurden bereits wegen Versorgung der zahlreichen Kriegsinvaliden die Stellen für Post-Packboten und für Briefträger vorzugsweise zur Besetzung mit invaliden Soldaten bestimmt, vorausgesetzt, daß diese dazu befähigt waren und Kaution zu leisten vermochten. Sämtliche Postbedienten standen in Dienstangelegenheiten unter dem General-Postamt, sie waren von Einquartierung und von der persönlichen Leistung der »Bürgerwachten« befreit, ihre Besoldung durfte nicht

mit Arrest belegt werden. Im übrigen erfolgten die Regelung des Dienstverhältnisses und die Feststellung der Dienstpflichten in der Verpflichtungsurkunde oder in besonderen Instruktionen (Instruktion für die Schirrmeister von 1768). In der Postordnung selbst sind nur die Dienstpflichten der Schirrmeister und der Briefträger, und zwar nicht zusammenhängend, sondern hier und da verstreut, erwähnt.

Als erste und »vornehmste Pflicht und eigentliche Bestimmung« der Schirrmeister wird die Begleitung der Posten, die Wahrnehmung alles dessen, »was zu der unterwegs zu habenden Aufsicht gehört«, und die Sorge für die Sicherheit der Poststücke und Päckereien beim Auf- und Abladen aufgeführt. Aus dem so bezeichneten Pflichtenkreise werden noch wiederholt Einzelheiten herausgehoben, z. B.: auf den Kursen, »wo Schirrmeister angeordnet sind«, müßten diese die Gelder und andere »Pretiosa« in der Poststube übernehmen und unter Aufsicht des abfertigenden Postamts in die Lade verschließen, dürften die Ladenschlüssel jedoch nicht bei sich behalten; sie müßten bei der Berührung von Ortschaften usw. ohne Postwärterei Postsachen annehmen und ausgeben und das Binnenporto berechnen, was bei unbegleiteten Posten der Postillion, bei Botenposten aber der Post-Fußbote besorgen mußte. Besonders ins einzelne gehend wird ihnen eingeschärft: fleißig darauf zu achten, daß die Postillione nicht schlafen und vor Wirtshäusern Halt machen, sie »zu richtiger Haltung der Stunden alles Ernstes unablässig anzumahnen«, nicht zu gestatten, daß sie auf den Steindämmen scharf jagen oder von der Landstraße abweichen, um Schleifwege in den Heiden zu benutzen u. a. m. Durch diese Vorschriften sollte vorwiegend auch die Schonung der Postwagen sichergestellt werden, ebendeshalb und zur Begrenzung der Verantwortlichkeit mußten sich die Schirrmeister die Wagen mit allem Zubehör beim Wagenwechsel einander übergeben. In dem verdeckten Hauptwagen durfte der Schirrmeister nur dann einen Sitz einnehmen, wenn dort noch ein Platz frei war; ging ein Nebenwagen mit, so hatte er in der Regel auf diesem zu fahren, damit er beide Wagen im Auge behalten und dafür sorgen könne, daß sie immer zusammen blieben.

Briefträger waren auch noch zu jener Zeit im allgemeinen nur bei den Postämtern in großen Städten vorhanden. Man hatte die im Reglement von 1770 (S. 359) für die Briefträger in Berlin gegebenen Anordnungen in die Postordnung aufgenommen und auf die Briefträger überhaupt ausgedehnt, weil sie noch immer in keinem guten Rufe standen und vielfach über ihre »Unhöflichkeit und üble Begegnung« geklagt wurde. Wie jenes Reglement, so sah auch die Postordnung in dem »ungesitteten« Betragen der Burschen und Beiläufer den Grund des schlechten Rufes. Den Briefträgern, die Briefe nicht rechtzeitig bestellten, die ihren Dienst nicht selbst verrichteten, oder die die Briefempfänger »übersetzten«, wurde der Verlust ihres Amtes angedroht.

Unter den zahlreichen Verordnungen, die in der Folgezeit über die Zivilbedienungen ergingen, nahmen diejenigen einen breiten Raum ein, die über die Besetzung der Stellen mit Militärinvaliden Bestimmung trafen; durch sie wurden die Unterbeamtenstellen der freien Verfügung der Verwaltung teilweise entzogen. Die Kabinettsorder vom 31. Juli 1795 bestimmte unter Hinweis auf die Erschöpfung des Invaliden-Pensionsfonds, »daß in allen Arten von Zivilbedienungen, die jemals ein invalider Unteroffizier oder gemeiner Soldat vorgestanden hat, oder die von dergleichen irgend vorgestanden werden können, schlechterdings keine anderen Subjekte als wirkliche invalide Soldaten angestellt werden sollen«. Die Kabinettsorder vom 30. Juli 1799 schrieb die jedesmalige Einholung der Genehmigung zur Anstellung anderer Personen als Invaliden und Pensionäre vor. Da hierbei die Verwaltung Schwierigkeiten hatte, die Postillione in Unterbeamtenstellen unterzubringen, so gelangte man nach und nach zu einer Regelung, die jenen allgemeinen Anspruch durch



eine ins einzelne gehende Stellenverteilung ersetzte. Grundlegend in dieser Beziehung war die Kabinettsorder vom 28. Mai 1825, die für die Besetzung der Briefträger- und der Wagenmeisterstellen das Verhältnis der Zahl der Militäranwärter zur Zahl der Zivilanwärter von $^2/_3$ zu $^1/_3$ einführte (damals gab es 372 derartige Stellen). Im Staatsministerialbeschlusse vom 12. Oktober 1837 heißt es zwar, daß dieses »herkömmliche Verhältnis des Privatdienstes« nach und nach aufgehoben werden würde, es blieb jedoch unverändert bestehen.

Im Jahre 1824 wurden die Postlandreuter durch Lohnfuhrkontrolleure ersetzt.

Am 1. September desselben Jahres wurde die Landbriefträgerklasse ins Leben gerufen. Als Landpost-Fußboten wurden außer Militärinvaliden auch Handwerksmeister und sonstige »Bürger« angenommen; sie erhielten neben dem Lohne, der je nach dem Umfange der Leistung verschieden war, »Montierungs- und Stiefelgeld«, später wurde dieses mit dem Lohne in einer Summe im Kontrakt aufgeführt. Seit 1833 hießen sie Landbriefbesteller. Erst Ende 1846 war die neue Einrichtung in ganz Preußen eingeführt.*)

Alle diese und die in den folgenden Jahren noch ergangenen Regelungen einzelner Verhältnisse faßte die Postverwaltung im Jahre 1850 in der Dienstinstruktion für die Ober-Postdirektionen zum ersten Male seit der Postordnung von 1782 wieder zusammen, nachdem sie die Grundsätze über die Stellenbesetzungen schon in der Instruktion vom 3. Januar 1848 festgelegt hatte. Sie unterschied dabei angestellte, remuneratorisch, kontraktlich beschäftigte Unterbeamte, Privatunterbeamte und Privatdiener und bezeichnete deren Gesamtheit als Provinzial-Postunterbeamte. Jedoch waren die Dienstverhältnisse dieser verschiedenen Gruppen weder erschöpfend noch gleichmäßig geregelt, zum Teil befand sich die Klasse der Unterbeamten damals noch immer in der Entwicklung.**) Privatunterbeamte, zu deren Annahme in der Regel die Genehmigung des General-Postamts hatte eingeholt werden müssen, wurden nicht unmittelbar aus der Postkasse, sondern vom Postamtsvorsteher aus der ihm dazu bewilligten Vergütung (»Adjutum«) oder aus dem »Bureaukostenfonds« gelöhnt; es war dem Postamtsvorsteher jedoch überlassen, ob er die Vergütung ganz oder nur zum Teil dem Privatunterbeamten zukommen lassen wollte. In diesem Dienstverhältnisse standen hauptsächlich die Posthauswächter, außerdem aber auch viele andere Unterbeamte (Privat-Briefträger, Privat-Hausdiener, Privat-Wagenmeister u. a.). Seit 1850 wurden diese Stellen nach und nach unter Einziehung der Vergütung in etatsmäßige umgewandelt. Privatdiener waren Personen, die von den Vorstehern kleinerer Postanstalten oder mit Genehmigung der vorgesetzten Behörde von alten dienstunfähigen Unterbeamten zu Hilfeleistungen für eigene Rechnung herangezogen wurden; den Postamtsvorstehern waren zur Bezahlung ihrer Privatdiener unter anderem die Wagenmeistergebühren überlassen.

In der Postdienstinstruktion vom 1. Oktober 1854, die alle in Betracht kommenden Verhältnisse lückenlos behandelte, waren die Unterbediensteten in Unterbeamte, kontraktliche Diener und Privatdiener gegliedert; die Zugehörigkeit zu der einen oder anderen Gruppe war durch die geschichtliche Entwicklung und durch Zweckmäßigkeitsgründe gegeben, bestimmte Merkmale dafür bestanden nicht.

Zu den Unterbeamten rechnete man alle für untergeordnete

*) Siehe Archiv 1877, S. 609.

**) 1847 hatten die Postanstalten in einer an das General-Postamt einzureichenden Nachweisung der Post-Packträger und Postbegleiter auch anzugeben, »unter welchen Bedingungen die Annahme der einzelnen Individuen erfolgt« sei. 1848 fragte das General-Postamt bei einem Postamt an, in welchem dienstlichen Verhältnis ein zur Vertretung herangezogener »Hilfsbote« bei dem Postamte stehe.



Dienstleistungen angenommenen Personen, die unmittelbar aus der Postkasse besoldet wurden und nicht in die Gruppe der vertraglich anzunehmenden Diener fielen: Kondukteure, Briefträger, Briefträgergehilfen, Wagenmeister, Wagenmeistergehilfen, Packmeister, Packboten, Paketbesteller (Faktageboten), Bureaudiener, Hauswärter u. a.*) Häufig waren auch mehrere verschiedenartige Verrichtungen in einer Dienststelle vereinigt, so daß deren Inhaber dann eine doppelte Amtsbezeichnung führte, insbesondere Briefträger und Wagenmeister oder Briefträger- und Wagenmeister-Gehilfe.**) Ein Teil war etatsmäßig angestellt, der andere Teil nicht. Als etatsmäßige Anstellung wurde die Übertragung einer wirklichen Dienststelle bezeichnet, für die Kaution gestellt werden mußte, wenn die Beschäftigung überhaupt kautionspflichtig war,***) und in der eine Bestätigung erfolgte.

Die etatsmäßigen Stellen wurden grundsätzlich mit Versorgungsberechtigten besetzt. Der Versorgungsanspruch konnte durch Militärdienstzeit oder durch Dienstleistungen bei der Post erworben werden; er bezog sich bei den Militärpersonen entweder auf alle Arten der Unterbedienungen oder nur auf die Kondukteurstellen. Den versorgungsberechtigten Postbediensteten und Postillionen waren $^1/_3$ der Briefträger- und der Wagenmeisterstellen mit mindestens 120 Talern Einkommen †) vorbehalten. Nur die Briefträger- und die Wagenmeisterstellen mit geringerem Einkommen und solche Stellen bei den preußischen Postanstalten im Auslande standen auch Nichtversorgungsberechtigten offen.

Die Bewerber mußten ihre Versorgungsberechtigung durch amtliche Zeugnisse dartun und, soweit es für erforderlich gehalten wurde, nachweisen, daß ihr körperlicher Zustand, ihre Kenntnisse und ihr Lebenswandel den gestellten Ansprüchen genügten; wurde alles in Ordnung befunden, so nahm man sie in die »Exspektantenliste« auf, auf Grund deren dann im allgemeinen nach der Reihenfolge der Eintragung die Aufforderung zur Annahme einer Stelle erfolgte. Nach nochmaliger eingehender Prüfung der Gesundheit und des Lebenswandels des Bewerbers wurde das Verfahren durch Aufnahme einer »Engagements-Verhandlung« und später durch Anerkenntnis einer Zusammenstellung der Anstellungsbedingungen abgeschlossen.

Zu den Annahmebedingungen trat noch im Jahre 1854 die Führung des Nachweises einer geordneten Vermögenslage des Bewerbers hinzu.††) In einer

*) Die Amtsbezeichnung Schirrmeister war 1854 weggefallen. Mit Ablauf des Jahres 1849 waren die Stellen der Postaufseher eingezogen worden. Jeder Postaufseher hatte einen größeren Dienstbezirk gehabt (Postaufseher für die Marken, für Posen, Sachsen usw.), den er unter Benutzung seines Dienstpferdes oder auch ohne dieses bereiste. Für Reisen mit dem Pferde hatten Postaufseher seit dem 1. Juli 1848 1 Taler 10 Silbergroschen Tagegeld, sonst 1 Taler erhalten; das Postamt, bei dem sie sich meldeten, hatte in dem »Reise-Journale« des Aufsehers zu vermerken, ob er das Pferd mitgehabt habe.

**) Neue etatsmäßige Stellen wurden in der Regel als solche für Briefträger- und Wagenmeister-Gehilfen ausgebracht, wenn das Postamt schon eine etatsmäßige Unterbeamtenstelle hatte; die Stellen waren dann als 1., 2., 3. . . . Gehilfe bezeichnet. 1854 ging das General-Postamt dazu über (Vf. vom 27. September 1854), die Stellen in den Etats der Postämter in Übereinstimmung mit der Tätigkeit oder der Haupttätigkeit der Inhaber zu bezeichnen. Demgemäß erhielten nunmehr die Briefträger- und Wagenmeister-Gehilfen den »Charakter« als Briefträger oder Wagenmeister usw.

***) Nicht kautionspflichtig waren z. B. die Dienststellen bei den Ober-Postdirektionen.

†) Das Verhältnis $^2/_3 : ^1/_3$ war nicht von jeder Ober-Postdirektion für ihren Bezirk, sondern durch das General-Postamt für die Gesamtheit der bezeichneten Stellen im preußischen Staate aufrechtzuerhalten.

††) General - Vf. des Handelsministers vom 22. Oktober 1854 (Postamtsblatt, S. 343). Früher hatte man vor der Annahme den Nachweis verlangt, daß der Bewerber »keine bedeutenden Schulden« habe.



besonderen schriftlichen Erklärung hatte der Bewerber anzugeben, ob er Schulden habe und welche. Erklärte er, er sei schuldenfrei, so wurde ihm eröffnet, daß er seine Entlassung zu gewärtigen habe, wenn sich seine Erklärung auch nur teilweise als unrichtig ergeben sollte. Daß ihm diese Eröffnung gemacht worden war, mußte er schriftlich anerkennen. In Verbindung mit diesen Annahmevorschriften stand das Verbot, Wechselschulden einzugehen oder Wechselbürgschaften zu übernehmen.*)

Vor Zulassung zu postdienstlichen Verrichtungen mußte der Anwärter noch in Eid und Pflicht genommen werden;**) Postbedienstete und Postillione, die als Unterbeamte angenommen werden sollten, hatten nur verhandlungsschriftlich zu erklären, daß sie sich durch den früheren Diensteid auch für das neue Amtsverhältnis verpflichtet hielten. Ferner war vor der Einführung in das Amt die Kautionsfrage zu regeln. Kaution mußte, und zwar sofort vollständig gestellt werden von allen, denen bei Ausübung ihres Dienstes Gelder oder sonstige Gegenstände anvertraut werden mußten, die dem Staate gehörten oder der Post zur Beförderung übergeben waren; nur die mittellosen invaliden Militärpersonen durften sie durch Gehaltsabzüge von mindestens einem Taler monatlich ansammeln lassen.***)

Die Anstellung geschah auf 6 Monate zur Probe, dann — nach der Bestätigung durch die Ober-Postdirektion — gegen vierwöchige Kündigung. Die Probedienstzeit konnte von der Ober-Postdirektion erforderlichenfalls um 3 bis 6 Monate verlängert werden.

Die Höhe des Gehalts war nur nach obenhin begrenzt — 300 Taler, für Briefträger in Berlin 400 Taler —,†) im übrigen wurde das Gehalt bemessen nach der Beschwerlichkeit des Dienstes, nach der Dienstführung, der Dienstzeit, den örtlichen Teuerungsverhältnissen u. a. m. und wurde von den Ober-Postdirektionen innerhalb der durch den Etat gezogenen Grenzen selbständig festgesetzt. Seit 1850 erhielten die Unterbeamten auch eine Vergütung von einem Taler jährlich für kleine Schreibbedürfnisse, die in monatlichen Teilbeträgen gezahlt wurde; während einer Krankheit oder Beurlaubung mußte sie an den Vertreter abgegeben werden. Von ihrer Besoldung hatten sie einen fortlaufenden Abtrag von 1 v. H. zur Postarmenkasse zu entrichten.

Alle Unterbeamten trugen im Dienste eine gleichartige Uniform; nur die Kondukteure für die Posten nach außerhalb waren noch mit einem kurzen Seitengewehre mit gelb-blauer Troddel und schwarz lackiertem Koppel ausgestattet;††) sie durften ferner während der Fahrt einen Mantelkragen von grauem Tuche tragen. Der Dienstrock war mit orangefarbenem Kragen versehen, für die Beinkleider war graues Tuch mit orangefarbigem Vorstoße oder im Sommer weißes Waschzeug vorgeschrieben, an der Dienstmütze befand sich über der Kokarde ein Posthorn mit der Krone. Seit dem 1. April 1850†††) war es jedes Unterbeamten Sache, sich die Uniform aus eigenen Mitteln anzuschaffen und zu unterhalten, nur Seitengewehr und Koppel wurden dienstlich geliefert. Die Unterbeamten,

*) General-Vf. des Handelsministers vom 22. April 1855 (Postamtsblatt, S. 89).

**) Die Vereidigung geschah nach den Vorschriften der Allerh. Verordnung vom 26. Oktober 1799.

***) Höhe und Gestellungsart der Kautionen sind in der Anlage 1 zusammengestellt.

†) Die Briefträger erhielten seit 1824 feste Gehälter, bis dahin war ihnen das Briefbestellgeld als Besoldung überlassen worden (Stephan, Geschichte der preuß. Post, S. 807).

††) Diese Bewaffnung wurde infolge Allerhöchster Bestimmung durch Verordnung vom 25. Mai 1848 eingeführt.

†††) Die Kondukteure und Schirrmeister, die 300 Taler oder mehr Besoldung bezogen, hatten sich auch früher schon die Dienstkleidung selbst beschaffen müssen.

denen bis dahin »Livreestücke« unentgeltlich verabfolgt worden waren, erhielten je nach der Dienststellung eine Vergütung von jährlich 6 bis 9 Talern, die monatlich im voraus und so lange gezahlt werden sollte, als die am 1. April 1850 bezogene Besoldung nicht erhöht wurde. Die Postanstalten hatten die rechtzeitige Erneuerung der Uniformstücke zu überwachen und nach Umständen auf Kosten des Säumigen zu bewirken. Gleichwohl muß die Dienstkleidung der Unterbeamten im allgemeinen nicht sehr rühmlich ausgesehen haben; sie verrate »nicht selten kaum ihren Zusammenhang mit der Verrichtung dienstlicher Funktionen«, klagt jemand im nichtamtlichen Teile eines Postamtsblatts von 1850 und empfiehlt, die Unterbeamten »in Ermangelung vorschriftsmäßiger Dienströcke« über ihrer bürgerlichen Kleidung eine blaue Bluse tragen zu lassen. Die Uniformgegenstände durften auch vom Post-Haupt-Magazin in Berlin, nach dessen Auflösung im Jahre 1851 von dem 1854 eingerichteten Post-Montierungs-Depot bezogen werden, wenn es in der Nähe des Beschäftigungsorts der Unterbeamten keinen Lieferer gab.

Zur Ausübung eines bürgerlichen Gewerbes bedurften die Unterbeamten und auch ihre Frauen, abgesehen vom Gewerbeschein usw., der Genehmigung der Ober-Postdirektion,*) zur Übernahme mit fortlaufender Vergütung verbundener Nebenbeschäftigungen war die Erlaubnis des General-Postamts erforderlich,**) die Annahme von Vormundschaften und Gemeinde-Ehrenämtern konnte die Ober-Postdirektion, sofern kein Nachteil für das postdienstliche Verhältnis zu besorgen war, auf Widerruf genehmigen.***)

Auf Grund des Gesetzes vom 29. März 1844, das dem Vorgesetzten die Befugnis zu Warnungen, Verweisen und Ordnungstrafen gegen die Untergebenen gab, hatte der General-Postmeister unterm 8. Februar 1847 die Postamtsvorsteher und die Bezirks-Postinspektoren zur Verfügung von Ordnungstrafen ermächtigt. Sie durften gegen Schirrmeister und Kondukteure, gegen Briefträger, Packmeister, Wagenmeister, Bureaudiener, Packboten, Wagenmeistergehilfen, Landbriefbesteller und Postboten Ordnungstrafen bis zu 3 Talern, gegen Stadtpostboten bis zu einem Taler verhängen, gegen Postillione auch Gefängnis.†) Die Befugnis, Gefängnisstrafe zu verfügen, wurde durch die Allerh. Verordnung vom 17. Juli 1849 wieder aufgehoben, nachdem durch Verordnung vom 11. Juli 1849 das Disziplinarverfahren neu geregelt worden war. Das Disziplinargesetz vom 21. Juli 1852 sah dann neben den drei Ordnungstrafen — die Befugnis der Ober-Postdirektoren zur Verhängung von Geldstrafen wurde von 3 Talern auf 10 Taler erhöht — wieder Arreststrafe vor, und zwar jetzt »gegen Postkondukteure, Briefträger, Wagenmeister, Landbriefträger, Boten, Diener und die zu ähnlichen sowie zu bloß mechanischen Funktionen bestimmten Unterbeamten«. Diese Strafe konnte bis zu 3 Tagen durch die Amtsvorsteher und Bezirks-Postinspektoren, bis zu 8 Tagen, dem Höchstmaße, durch die Ober-Postdirektoren verhängt werden. Die Gefängnisbehörde vollstreckte den Arrest und erteilte darüber eine Bescheinigung, das Absitzungsattest. Die Kondukteure standen übrigens auch unter der Disziplinargewalt des Postamtsvorstehers an den Aufenthaltsorten der Posten für die dort begangenen Dienstunregelmäßigkeiten. Die Ober-Postdirektoren konnten Unterbeamte bei schlechter Dienstführung im Wege der Dienstkündigung selbständig entlassen;

*) Gewerbesteueredikt vom 2. November 1810 und Gesetz über die polizeilichen Verhältnisse der Gewerbe vom 7. September 1811.

**) Allerhöchste Verordnung vom 13. Juli 1839, 25. Juli und 20. November 1840.

***) General-Vf. des Handelsministers vom 8. Juni 1856 (Postamtsblatt, S. 288).

†) Der General-Postmeister durfte schon vor 1844 über Unterbediente Gefängnisstrafe verhängen.

bei unkündbarer Anstellung mußte jedoch das förmliche Disziplinarverfahren eingeleitet werden.

Eigenartig war anfangs das Dienstverhältnis der Eisenbahn-Postkondukteure auf denjenigen Eisenbahnlinien geregelt, auf denen Speditionsbureaus verkehrten. Sie hatten zwar den Vorsteher des Speditionsamts und die Beamten in den Speditionsbureaus als ihre Vorgesetzten anzusehen, gehörten jedoch zur Orts-Postanstalt, die ihren Dienst regelte und die Disziplinarstrafbefugnis über sie hatte; das Speditionsamt unterrichtete sie nur über ihre Dienstobliegenheiten, bei Nachlässigkeiten usw. mußte es sich an die Orts-Postanstalt wenden. Von 1850 ab ordnete man sie den Post-Speditions-Komptoiren unter.

Die Unterbeamten waren dem durch die Verordnung vom 24. Januar 1844 geregelten Defektenverfahren unterworfen. Sie mußten der dienstlichen Einwirkung auf die Regelung ihrer Privatschulden Folge geben. Dienstschulden, das sind Beträge, die infolge mangelhafter Geschäftsführung nach Untersuchung und Feststellung zur Postkasse zu zahlen waren, hatten sie sofort zu berichtigen, andernfalls wurden die Schulden im Gehaltsabzugsverfahren zwangsweise eingezogen; nur wenn die Dienstschulden freiwillig anerkannt worden waren, durften die Ober-Postdirektionen Teilzahlungen bewilligen. Der abzugsfähige Gehaltsteil ergab sich aus dem Anhange zur Allgemeinen Gerichtsordnung in Verbindung mit der Kabinettsorder vom 11. Juni 1829. Danach sollten Diensteinkommen bis zu 300 Talern frei bleiben, wenn es sich um Einziehung von Untersuchungskosten handelte. Zur Beitreibung von Alimenten war die Beschlagnahme bis zur Hälfte des Diensteinkommens, zur Tilgung von Schulden aus unerlaubten Handlungen ohne alle Beschränkung gestattet. Im übrigen war bei Diensteinkünften bis zu 400 Talern, bei Pensionen bis zu 200 Talern keine Beschlagnahme statthaft. Aus dem hiernach von der Ober-Postdirektion ermittelten abzugsfähigen Gehaltsteile wurden bei Beschlagnahmen wegen Privatschulden immer vorweg die etwaigen Dienstschulden gedeckt; die Gläubiger mußten sich mit dem verbleibenden Reste begnügen.

Die Postkondukteure auf Eisenbahnkursen und auf »kombinierten« *) Kursen erhielten zur Bestreitung der Mehrausgaben unterwegs in der Regel eine widerrufliche Zulage oder Eisenbahnfahrtgelder, die die Ober-Postdirektion nach der Beschwerlichkeit des Begleitungsdienstes, nach der Dauer des Überlagers usw. festsetzte. Beim Fahrtgelde war dazu ein Spielraum zwischen $^1/_2$ Sgr. und 1 Sgr. 3 Pf. für die Stunde der Abwesenheit vom Wohnorte **) gegeben, wobei Zugverspätungen von weniger als 2 Stunden unberücksichtigt blieben. Zu außergewöhnlichen Postbegleitungen sollten Unterbeamte nur herangezogen werden, wenn keine anderen Leute zur Hand waren; die Vergütungsätze sind in der Anlage 2 aufgeführt.

Die Umzugskostenentschädigung (s. Anlage 3) war von vornherein ***) wie jetzt noch zweifach gegliedert, in eine feste Vergütung für Verpackung, etwaige Beschädigung usw. der Sachen, auf allgemeine Kosten, und in eine nach der Entfernung bewegliche Vergütung für die Beförderung und für die Reisekosten der Familie; die Steigerung geschah anfänglich auf Entfernungen bis 100 Meilen für je 10 Meilen, darüber hinaus für je 5 Meilen, 1855 fiel diese Trennung weg.†) Abgesehen von der Einschränkung für Unterbeamte ohne Familie usw., die

---

*) D. h., wenn sie sowohl Posten auf Eisenbahnen als auch Personenposten zu begleiten hatten.

**) Bis Ende 1849 wurde das Fahrtgeld nach der Meilenzahl berechnet.

***) Allerhöchste Kabinettsorder vom 8. März 1826. Darin waren für Unterbeamte keine Sätze vorgesehen, für sie wurde im Verwaltungswege die Hälfte der für Subalterne in der Order vorgesehenen Vergütungen bestimmt.

†) Vf. des General-Postamts vom 6. Februar 1855 (Postamtsblatt, S. 28).



nur die Hälfte der Vergütung bezogen, bestand noch eine eigenartige Kürzung für Versetzungen, mit denen eine Gehaltsverbesserung verbunden war. Sobald nämlich der halbjährige (ursprünglich der einjährige) Betrag der Verbesserung die Umzugskostenentschädigung deckte, wurde diese nicht gewährt; reichte die Hälfte der Einkommenserhöhung jedoch nicht zur Deckung aus, so zog man diese Hälfte von der Vergütung ab (ursprünglich konnten dann die halben Sätze bewilligt werden).

Bei Erkrankungen durften die Ober-Postdirektionen das Gehalt für die Dauer eines Jahres weitergewähren, darüber hinaus hatte sich das General-Postamt die Entscheidung für jeden Fall vorbehalten; in der Regel sollte jedoch der Unterbeamte mit Ablauf des Jahres aus dem Dienste scheiden.

Die Befugnis der Ober-Postdirektoren und der Amtsvorsteher zur Beurlaubung war anfangs auf die Fälle beschränkt, die keine Kosten für die Postkasse verursachten; unter dieser Voraussetzung konnten die Amtsvorsteher Urlaub bis zu 3 Tagen, die Ober-Postdirektoren zu Reisen außerhalb des Landes bis auf 4 Wochen, zu Reisen innerhalb des Landes bis auf 6 Wochen erteilen. Später wurden die Ober-Postdirektoren zu dieser Urlaubsbewilligung auch für solche Fälle ermächtigt, in denen Kosten auf die Postkasse zu übernehmen waren, die Notwendigkeit der Reise mußte aber durch ärztliche Bescheinigung begründet werden; das General-Postamt behielt sich nur längere und solche Beurlaubungen vor, deren Notwendigkeit durch den Arzt nicht bestätigt war. Die Verwaltung wünschte aber damals nicht, daß die nachgeordneten Behörden von der ihnen beigelegten Befugnis freigebig Gebrauch machten, auch wenn es sich ohne Kosten ermöglichen ließ; die Staatsdiener seien verpflichtet, ihre ganze Arbeitskraft und Tätigkeit dem Dienste ungeteilt zu widmen, die Abwesenheit entfremde sie ihrem Berufe und sei dem Dienste nicht zuträglich. Demgemäß sollte Urlaub in eigenen Angelegenheiten nur erteilt werden, wenn diese weder schriftlich noch durch Bevollmächtigung erledigt werden könnten, und Kururlaub nur auf Grund einer von einem Medizinalbeamten beglaubigten Bescheinigung. Für 4 Wochen des Urlaubs blieben die Unterbeamten im Genuß ihrer Besoldung ungekürzt, für die darüber hinausgehende Zeit wurde aber die Hälfte einbehalten und zur Deckung der Stellvertretungskosten verwandt; nur in bestimmten Fällen bei Heilbädergebrauch, Brunnenkuren, Unzulänglichkeit der örtlichen ärztlichen Hilfe, und wenn die Notwendigkeit der längeren Dauer eines Kururlaubs durch eine ärztliche Bescheinigung dargetan wurde, durfte die Einbehaltung der Besoldung unterbleiben.*)

Für die Stellvertretung bei Erkrankung oder Beurlaubung galt auch schon damals im allgemeinen der Grundsatz, durch Übertragung der Dienstgeschäfte Kosten möglichst zu vermeiden; insbesondere sollte der Dienst fehlender Eisenbahn-Postkondukteure durch die anderen Kondukteure desselben Kurses mitbesorgt werden. Die Regelung war meistens den Amtsvorstehern selbständig überlassen. Sie konnten zu solchen kürzeren Vertretungen, ebenso wie zu zeitweiligen Hilfeleistungen unter außergewöhnlichen Verhältnissen, wenn sie Versorgungsberechtigte nicht zur Hand hatten, auch andere Personen heranziehen; jedenfalls mußten es aber gut beleumundete Leute sein, die möglichst auch Kaution zu stellen vermochten. Die Stellvertreter wurden vereidigt; sie erhielten bis zu 15 Sgr. für den Tag oder eine Vergütung bis zur Höhe der Be-

*) Die Weitergewährung des Gehalts bei Urlaubsreisen über 4 Wochen wurde zuerst durch die Kabinettsordern vom 28. März 1808 und vom 27. Juli 1810 geregelt; nach der ersten sollte dann nur die Hälfte des Gehalts gezahlt werden, die zweite gestattete die Zahlung des ganzen Gehalts, wenn die Reise ins Bad zur Wiederherstellung der Gesundheit geschah und ein Arzt ihre Notwendigkeit bescheinigte.

soldung des zu vertretenden Stelleninhabers, bei ganz besonderer örtlicher Teuerung oder beschwerlicher Leistung auch bis zu 20 Sgr. täglich.

Für die Dauer der gewöhnlichen Landwehrübungen blieben die Unterbeamten im Genuß ihrer Besoldung,*) ebenso bei einer Einziehung infolge Mobilmachung;**) die Zurückstellung vom Waffendienste sollte nicht in Anspruch genommen werden.

Erlitt ein Unterbeamter ohne eigenes Verschulden unmittelbar bei Verrichtung seiner Dienstgeschäfte eine körperliche Beschädigung, so durften die Kur-, Arznei- und Verpflegungskosten, einschließlich der Kosten für Anschaffung und Unterhaltung von Bruchbändern, auf die Postkasse übernommen werden, wenn kein Ersatzpflichtiger vorhanden war.

Die etatsmäßige Anstellung der Unterbeamten, deren Versetzung, Entlassung oder sonstiges Ausscheiden wurde durch die Ober-Postdirektionen im Regierungsamtsblatt, das Ausscheiden von Unterbedienten außerdem bis zum Jahre 1857 durch das Postamtsblatt bekannt gemacht.

Wenn bei einer Postanstalt die etatsmäßigen Stellen zwar unzureichend waren, einstweilen aber nicht vermehrt wurden, so konnten mit Genehmigung des General-Postamts Hilfsunterbeamte über den Etat angenommen werden, die dann in diesen Stellen bis zu deren Übernahme auf den Etat beschäftigt wurden. Hierzu sollten vorzugsweise die in der Exspektantenliste vorgemerkten Anwärter auf Anstellung herangezogen werden; die Postanstalten durften, wenn ihnen die Annahme überlassen wurde, jedenfalls nur Versorgungsberechtigte als Hilfsunterbeamte einstellen. Bei der Annahme war diesen Personen verhandlungschriftlich zu eröffnen, daß sie keinen Anspruch auf besondere Berücksichtigung bei der etatsmäßigen Anstellung hätten, noch auf dauernde Beschäftigung, noch auf Pension oder Unterstützung. Für die Kaution der Hilfsunterbeamten waren auch andere Papiere zugelassen, als von den etatsmäßigen Unterbeamten verlangt wurden (Anlage 1), was meist eine neue Regelung der Kautionsfrage bei der etatsmäßigen Anstellung erforderlich machte; ferner verlangte die Ober-Postdirektion eine Kautionsverschreibung, die außer vor einem Notar usw. auch bei der Postanstalt in Gegenwart von zwei Zeugen erklärt werden konnte.

Im übrigen entsprachen die Dienstverhältnisse der Hilfsunterbeamten im wesentlichen denen der etatsmäßigen Unterbeamten bis auf die Unterschiede, die die abweichende Art der Diensteinkommen mit sich brachte. Die Hilfsunterbeamten erhielten eine monatlich zahlbare Vergütung, »Remuneration« sagte man damals, die in der Regel das künftige Stelleneinkommen erreichte, niemals aber mehr betrug. Auf den Fortbezug der Vergütung während einer Erkrankung hatten sie keinen Anspruch, jedoch durfte die Ober-Postdirektion sie ihnen für 4 Wochen und ausnahmsweise, wenn sie sonst in Not geraten würden, auch für weitere 8 Wochen gewähren; die Stellvertretungskosten wurden auf die Postkasse übernommen. Bei Beurlaubung konnten sie ihre Vergütung weiter beziehen, wenn sie ihren Vertreter bezahlten oder kein Vertreter erforderlich war; handelte es sich aber um Wiederherstellung der Gesundheit, so übernahm die Postkasse in der Regel für 4 Wochen die Kosten der Vertretung, in besonders begründeten Fällen sogar bis zur Dauer von 12 Wochen und ohne Einziehung der Vergütung. Für die Dauer der gewöhnlichen Landwehrübungen verloren sie ihr Diensteinkommen.***)

(Schluß folgt.)

*) Bericht des Kgl. Staatsministeriums an den König vom 1. Juli 1837.

**) Erlaß des Kgl. Staatsministeriums vom 22. Januar 1831. Die darin gegebenen Grundsätze sind im Verwaltungswege auf Unterbeamte ausgedehnt worden.

***) Die Allerhöchste Order vom 24. Juli 1837 übertrug die Regelung des Diätenbezugs den Verwaltungschefs.

**Anlage 1.**

## Kaution.

| von den | Kaution war zu stellen nach den Gesetzen vom 11. Februar 1832**) und 15. April 1837 | | nach dem Gesetz und der Verordnung vom 21. Mai 1860 | |
|---|---|---|---|---|
| | in Höhe von | in | in Höhe von | in |
| 1. etatsmäßig angestellten Unterbeamten | der Hälfte des jährlichen Dienst-einkommens, mindestens 50 Talern | barem Gelde***) oder kurshabenden Papieren | der Hälfte des jährlichen Dienst-einkommens, mindestens 50 Talern | inländischen Staatspapieren nach dem Nennwerte |
| 2. remunerator. beschäftigten Unterbeamten*) (»Interimsunterbeamten«) | 100 Talern | Staats- oder vom Staate garantierten Papieren oder sicheren Dokumenten | 100 Talern | inländischen Staatspapieren oder anderen sicheren öffentlichen Papieren |
| 3. kontraktlichen Dienern*) | 50 Talern | wie zu 2. oder sicheren Hypotheken | 50 Talern | wie zu 2. oder sicheren Hypotheken |
| 4. Privatunterbeamten*) | höchstens 100 Talern, nach Ermessen des Ex-pediteurs †) | wie zu 2. | höchstens 100 Talern, nach Ermessen des Expediteurs | wie zu 2. |

*) Das Kautionswesen der nicht etatsmäßig angestellten, der gegen Diätenremuneration oder kontraktlich usw. beschäftigten Personen beruhte auf besonderen, im Verwaltungsweg ergangenen Bestimmungen.

**) Vor Erlaß des Gesetzes von 1832 (Gesetzsammlung, S. 61) hatten keine allgemeinen und bestimmten Vorschriften über die Höhe und die Art der Dienstkautionen bestanden; bei der Postverwaltung waren die Kautionen hypothekarisch gestellt worden.

***) Es wurde mit 4 v. H. verzinst, die Zinsen zahlte man halbjährlich aus.

†) Die früheren Privatunterbeamten (s. S. 361) hatten die Kaution wie die außeretatsmäßigen Unterbeamten (2.) gestellt.

**Anlage 2.**

## Vergütungsätze für außergewöhnliche Postbegleitungen.

| Es erhielten neben dem gewöhnlichen Diensteinkommen[1]) | auf Postkursen | auf Eisenbahnkursen und kombinierten Eisenbahn- und Postkursen | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | wo keine Fahrtgelder usw. für Kondukteure bewilligt | | wo Fahrtgelder usw. für Kondukteure bewilligt waren | | wo widerr. Zulage (Pauschale) für Kondukteure bewilligt war | |
| | | bei einmaliger Postbegleitung | bei aufeinanderfolgender Postbegleitung | bei einmaliger und bei Begleitungen in der Weihnachtszeit | sonst | bei einmaliger und bei Begleitungen in der Weihnachtszeit | sonst |
| um 1850 Unterbeamte (wirkl. angestellte, kontraktlich oder gegen Vergütung beschäftigte) | 20 Sgr. f. d. Tag oder[2]) 20 Taler f. d. Monat oder[3]) 5 Sgr. f. d. Meile hin u. $2^1/_2$ Sgr. f. d. Meile zurück | 20 Sgr. f. d. Tag oder[2]) 20 Taler f. d. Monat | | das Eisenbahnfahrgeld | | | |
| andere Personen | | 1 Taler f. 1 Tag (= 24 Stdn) (je 6 Stdn mehr waren = $^1/_4$ Tag) oder[3]) 5 Sgr. f. d. Meile hin und $2^1/_2$ Sgr. f. d. Meile zurück | 20 Sgr. f. d. Tag oder[2]) 20 Taler f. d. Monat | 20 Sgr. f. d. Tag oder[2]) 20 Taler f. d. Monat und das Eisenbahnfahrgeld | | | |
| seit 1854[4]) etatsm. ang. Unterbeamte remun. beschäft. Unterbeamte kontraktliche Diener[5]) | 20 Sgr. f. d. Tag oder[2]) 20 Taler f. d. Monat oder[3]) 5 Sgr. f. d. Meile hin u. $2^1/_2$ Sgr. f. d. Meile zurück | 20 Sgr. f. d. Tag oder[2]) 20 Taler f. d. Monat | | das Eisenbahnfahrgeld | | | |
| Privatdiener u. andere Personen | | 1 Taler f. d. Tag oder[3]) 5 Sgr. f. d. Meile hin u. $2^1/_2$ Sgr. f. d. Meile zurück | 20 Sgr. f. d. Tag oder[2]) 20 Taler f. d. Monat | 20 Sgr. f. d. Tag oder[2]) 20 Taler f. d. Monat und das Eisenbahnfahrgeld | | | |
| seit 1862[6]) 1. etatsm. ang. Unterbeamte 2. remun. beschäft. Unterbeamte 3. kontraktliche Diener[7]) | 20 Sgr. f. d. Tag oder[2]) 20 Taler f. d. Monat oder[3]) 5 Sgr. f. d. Meile hin u. $2^1/_2$ Sgr. f. d. Meile zurück | 20 Sgr. f. d. Tag oder[2]) 20 Taler f. d. Monat | | entweder (1.—3.) den doppelten Betrag des Eisenbahnfahrgeldes oder (1.) (wenn das mehr ergab) das verordnungsmäßige Tagegeld u. d. Vergütung f. Zu- und Abgang | das Eisenbahnfahrgeld | entweder (1.-3.) 2 Sgr. f. jede Stunde der Abwesenheit v. Wohnort oder (1.) (wenn das mehr ergab) das verordnungsmäßige Tagegeld u. d. Vergütung f. Zu- und Abgang | 1 Sgr. f. jede Stunde der Abwesenheit vom Wohnorte |
| Privatdiener u. andere Personen | | 1 Taler f. 1 Tag oder[3]) 5 Sgr. f. d. Meile hin u. $2^1/_2$ Sgr. f. d Meile zurück | 20 Sgr. f. d. Tag oder[2]) 20 Taler f. d. Monat | 20 Sgr. f. d. Tag oder[2]) 20 Taler f. d. Monat und das Eisenbahnfahrgeld | | 1 Sgr. f. jede Stunde der Abwesenheit vom Abfahrtsort und 20 Sgr. f. d. Tag oder[2]) 20 Taler f. d. Monat | |

[1]) Die Privatdiener und anderen Personen bezogen neben den Vergütungssätzen kein Einkommen aus der Postkasse. [2]) Wenn die Begleitung einen Monat oder länger dauerte. [3]) Wenn das weniger ergab. [4]) Diese mußten ihre eigenen Dienstverrichtungen auf ihre Kosten besorgen lassen. [5]) Gemäß der Vf. des General-Postamts vom 31. März 1854. [6]) Neu geregelt durch die Verfügung des General-Postamts vom 9. Juli 1862 (Postamtsblatt S. 157). [7]) Sie wurden jetzt in ihren eigentlichen Dienststellen auf Kosten der Postkasse vertreten.

**Anlage 3.**

## Entschädigungen bei Versetzung.

| Und zwar | Für etatsmäßige Unterbeamte | Für nichtetatsmäßige Unterbeamte |
|---|---|---|
| 1. Tagegeld und Fuhrkosten*) für die Person des Versetzten | | |
| Tagegeld | 20 Sgr. | 20 Sgr. gegen Wegfall der sonstigen Diäten oder der Remuneration |
| Reisekosten für die Meile | auf Eisenbahnen und Dampfschiffen 5 Sgr., auf Landwegen 15 Sgr. | Freipässe oder das wirklich verauslagte Personengeld für die 3. Klasse und 2½ Sgr. für die Meile auf Nebenausgaben |
| für jeden Zu- und Abgang | 10 Sgr. | |
| 2. Umzugskosten**) | | |
| auf allgemeine Kosten | 15 Taler | — |
| für je 10 Meilen | 2 Taler | |
| 3. Erstattung doppelt gezahlter Wohnungsmiete | der Betrag, der gezahlt worden ist, um von der Wohnung loszukommen | — |
| Seit 1855***): | | |
| 1. Tagegeld und Fuhrkosten | | |
| Tagegeld | wie oben | wie oben |
| Reisekosten | wie oben | z. ersten etatsmäßigen Anstellung: die Sätze d. etatsmäßigen Unterbeamten, und zwar für Verheiratete nach dem Satze für Landwege, sonst: wie oben |
| 2. Umzugskosten | | |
| auf allgemeine Kosten | 25 Taler | — |
| für je 5 Meilen | 4 Taler | |
| 3. Erstattung doppelt gezahlter Wohnungsmiete †) | der Betrag, der gezahlt worden ist, um von der Wohnung loszukommen. | |

*) Für etatsmäßige Unterbeamte nach der Verordnung vom 10. Juni 1848, die die Sätze im Gesetze vom 28. Juni 1825 abänderte; Unterbeamte waren im Gesetze von 1825 nicht aufgeführt. Für nichtetatsmäßige Unterbeamte nach der Verordnung vom 28. April 1850.

**) Nach der Kabinettsorder vom 8. März 1826, Sätze für Unterbeamte im Verwaltungswege festgesetzt.

***) Infolge des Allerh. Erlasses vom 26. März 1855.

†) Für etatsmäßige Unterbeamte auch dann, wenn die Wohnung von der Familie des Unterbeamten oder zur Aufbewahrung von Sachen noch benutzt wurde (Staatsministerialbeschluß vom 5. Dezember 1863).

# Einiges über die Tarifverhältnisse des Postwesens der Vereinigten Staaten von Amerika.

Von Dr. Ernst Schultze in Großborstel.

Jahr für Jahr schneidet die Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika sehr ungünstig ab; regelmäßig arbeitet sie mit einem recht erheblichen Fehlbetrage. Dieser betrug z. B. für das Rechnungsjahr 1907/08 bei einer Gesamteinnahme von etwa 200 Millionen Dollars nicht weniger als 17 Millionen Dollars, d. h. 8,5 v. H., und für das Geschäftsjahr 1908/09 hat er sich in derselben Höhe eingestellt.

Schon jahrelang hat man in den Kreisen der Regierung und des Kongresses in Washington beraten, wie man das Postdefizit beseitigen könnte. Die mannigfaltigsten Vorschläge sind dafür gemacht worden. Am 26. Januar 1906 wurde ein Ausschuß von sechs Abgeordneten eingesetzt, an dessen Spitze Senator Boise Penrose stand. Der Ausschuß sollte insbesondere die Zweckmäßigkeit der Tarife für Drucksachen (Second class matter) untersuchen. Er machte nach Vollendung seiner Arbeit den Vorschlag, diese Tarife zu erhöhen, um den Fehlbetrag zu decken. Indessen drang er damit nicht durch, konnte vielmehr nur eine Erhöhung des Drucksachenportos nach Canada durchsetzen. Ob das ein besonders kluger Schritt war, mag dahingestellt bleiben. Denn das geistige und kulturelle Zusammenwachsen Canadas mit den Vereinigten Staaten, das von diesen sonst aus leicht ersichtlichen Gründen auf das eifrigste gefördert wird, wird dadurch zurückgehalten, und die Mißstimmung, die in Canada entstand, war solchen Plänen sehr wenig förderlich.

Der General-Postmeister Meyer*) hatte nun einen anderen Plan erdacht, um den jährlichen Fehlbetrag zu beseitigen. Denn obwohl die Vereinigten Staaten mit ihrer meist sehr günstigen Finanzlage es sich durchaus leisten können, in einen Zweig ihrer Verwaltung Zuschüsse hineinzustecken, so ist doch gerade in den letzten Jahren, in denen die Aufgaben der Bundesregierung und damit auch die notwendigen Ausgaben mit Riesenschritten gewachsen sind, mit Recht gefordert worden, daß man Sparsamkeit walten lassen solle, wo sie nur irgend möglich sei. An sich ist es ja nicht wunderbar, daß die Post in einem Lande von so riesiger Ausdehnung und von verhältnismäßig so schwacher Bevölkerung Überschüsse viel schwerer abwerfen kann, als sich solche in den dichter bevölkerten Ländern Europas erzielen lassen. Denn die Bevölkerung der festländischen Vereinigten Staaten von Amerika (ich lasse also Alaska, Hawaïi und die anderen überseeischen Besitzungen weg) beträgt etwa 86 Millionen Menschen, die über ein Gebiet verstreut sind, das fast ebenso groß ist wie der ganze Weltteil Europa. Dieser aber besitzt etwa 400 Millionen Einwohner, also mehr als fünfmal soviel wie die Vereinigten Staaten. Und in einzelnen Ländern namentlich Westeuropas ist die Bevölkerungsdichtigkeit noch sehr viel größer.

Dennoch möchte man, wie gesagt, das Gleichgewicht im nordamerikanischen Postetat herstellen. Und da man Ersparnisse nicht machen zu können glaubt, so will man die Einnahmen erhöhen. Da war nun der General-Postmeister Meyer auf folgenden Gedanken gekommen.

Die Beförderung der Post auf dem Lande erfordert in den Vereinigten Staaten 39 516 verschiedene Poststrecken, mit deren Hilfe mehr

*) Unter dem Präsidenten Taft durch Mr. Frank H. Hitchcock ersetzt.



als 18 Millionen Menschen versorgt werden. Auf jeder dieser 39 516 Strecken läuft ein Postwagen mit mindestens einem Pferde. Nun bleibt in den Wagen viel Raum unbenutzt, denn der Postillion darf kein Paket mitnehmen, das mehr als 4 Pfund wiegt. Außerdem ist der Portosatz auch für diese kleinen Pakete sehr hoch, da er auf durchschnittlich ziemlich weite Strecken zugeschnitten ist: Drucksachen kosten das Pfund 8 Cents, Waren das Pfund 16 Cents, d. h. für e i n Pfund mehr, als wir auf der deutschen Post für 10-Pfundpakete im Fernverkehr zahlen. Der General-Postmeister schlug nun vor, den freien Raum, der in den Postwagen bleibt, dadurch besser auszunutzen, daß Pakete bis zu 11 Pfund für den Nahverkehr angenommen würden, und daß der Portosatz dafür auf 5 Cents für das erste und 2 Cents für jedes weitere Pfund herabgesetzt werde. Der Farmer würde dann häufig bei Geschäften in dem nächsten Städtchen durch Postkarte oder durch Fernsprecher — denn der Fernsprecher ist in Nordamerika auch auf dem Lande sehr verbreitet — sehr viel leichter und schneller Waren bestellen können, als dies jetzt möglich ist, wo er meist selbst den Wagen anspannen und nach der nächsten Stadt fahren oder einen Boten dorthin schicken muß. Es würde sich also für den Farmer eine erhebliche Erleichterung des Warenbezugs und für die kaufmännischen Geschäfte in den kleinen Städten eine Erhöhung des Umsatzes ergeben. Übrigens war in Aussicht genommen, Bestimmungen zu schaffen, die es den Warenhäusern der großen Städte unmöglich machen sollten, ihrerseits etwa durch Angliederung von Agenten in den Kleinstädten den größten Vorteil aus dem geplanten Nahpostverkehr an sich zu ziehen und so den Rahm abzuschöpfen. Ob die geplanten Bestimmungen dafür genügen würden, ob es überhaupt möglich ist, ähnliches auf dem Wege von Bestimmungen zu erreichen, scheint mir allerdings mehr als zweifelhaft zu sein.

Wenn jeder der Postillione auf den 39 516 Landstrecken durchschnittlich 55 Pfundpakete auf jeder Fahrt mitnähme, so würde sich eine Einnahmesumme von etwa 15 Millionen Dollars ergeben. Die Ausgaben dagegen würden sich nicht erhöhen, da Raum genug in den Postwagen vorhanden ist, da ferner für Eisenbahnbeförderung nichts zu zahlen sein würde, weil es sich nur um den Nahverkehr handelt, und da nur ganz geringfügige andere Kosten entstehen würden. Der General-Postmeister sagte durchaus zutreffend: »Wenn die Postverwaltung ein nach modernen Grundsätzen betriebenes Geschäft wäre, so würden seine Direktoren nicht 48 Stunden lang zögern, die gegenwärtige Organisation noch weiter auszunutzen und einen Nahpaketverkehr auf den ländlichen Straßen zu schaffen.«

Nun ist die Ausführung dieses Planes zunächst noch nicht begonnen worden. Der Regierungswechsel macht sich in solchen Dingen naturgemäß immer stark hemmend bemerkbar, und der neue Herr der amerikanischen Postverwaltung scheint zunächst seine Augen auf andere Dinge gerichtet zu haben.

Auch seine Hauptsorge ist die Beseitigung oder wenigstens Verminderung des ständigen Postfehlbetrags. Nach der Ansicht von Mr. Hitchcok ist der amerikanische Postfehlbetrag hauptsächlich auf die Beförderung der sogenannten second class matter zurückzuführen. Als »s e c o n d c l a s s m a t t e r« faßt man in den Vereinigten Staaten von Amerika Zeitungen, Zeitschriften und Bücher zusammen, die zur Beförderung durch die Post zu besonderen Bedingungen zugelassen sind. Diese sind günstiger als die gewöhnlichen Tarife für Drucksachenbeförderung — ganz ähnlich, wie dies z. B. im Deutschen Reiche oder in Österreich und Ungarn ebenfalls gilt. Nun ist von der amerikanischen Postverwaltung berechnet worden, daß die Beförderung der Zeitschriften und Zeitungen überhaupt keinen Gewinn abwirft, auch nicht nur etwa einen kleinen Verlust bedeutet, sondern im Gegenteil eine r i e s i g e V e r l u s t q u e l l e

darstellt. Im letzten Geschäftsjahre soll die Regierung nicht weniger als 64 Millionen Dollars, d. h. etwa 256 Millionen Mark, dabei zugesetzt haben!

Über die Gründe dieses ungeheueren Betriebsverlustes gehen die Ansichten in Nordamerika weit auseinander. Die wichtigsten Erklärungen sind etwa die folgenden.

Die Regierung selbst schiebt die Schuld größtenteils auf die beständige Zunahme des Umfanges der Zeitungen und Zeitschriften. Das erste Gesetz, das die Beförderung der second class matter regelte und genau angab, welche Drucksachen unter diesen Begriff fallen, wurde 1879 erlassen. Seit dieser Zeit hat sich das durchschnittliche Gewicht der einzelnen als second class matter beförderten Drucksachen um mehr als 1300 v. H. vermehrt! Im letzten Geschäftsjahre betrug die Gewichtssumme aller zur Beförderung aufgegebenen second class matter 700 Millionen Pfund. Im Jahre zuvor hatte man festgestellt, daß die second class matter 63 v. H. aller innerhalb der Vereinigten Staaten beförderten Post ausmachte. Und doch betrugen die Einnahmen daraus nur 5 v. H. der Gesamteinnahmen — gewiß ein ungeheueres Mißverhältnis. Die Regierung erklärt es denn auch hieraus, daß der Verlust für die Beförderung von second class matter größer war als der Gewinn, der durch den gesamten übrigen Betrieb des Postwesens erwuchs.

Tatsächlich ist der Umfang der Zeitungen und Zeitschriften in Nordamerika in den letzten 3 Jahrzehnten ins ungemessene gestiegen. Ich habe in einem Aufsatze »Die Entwicklung des Annoncenwesens in den Vereinigten Staaten« (im »Börsenblatt für den Deutschen Buchhandel« vom 2. Februar 1909, S. 1403 ff.) genaueres darüber mitgeteilt. Im Jahre 1880 wogen 1000 Exemplare von Zeitungen und Zeitschriften zusammengenommen im Durchschnitt 91,5 Pfund, 1890 betrug die Gewichtszahl bereits 118,4 Pfund, 1900 war sie auf 137,3 Pfund gestiegen, und bis zum Jahre 1905 wurde der gewaltige Sprung auf 176,4 Pfund gemacht. Das Durchschnittsgewicht betrug daher fast das Doppelte von dem des Jahres 1880. Die Angaben des Statistischen Amtes der Vereinigten Staaten (Census-Bureau) über die durchschnittliche Seitenzahl von Zeitungen und Zeitschriften bestätigen diese Gewichtszunahme: 1880 betrug die Durchschnittszahl 4,4 Seiten, 1905 dagegen 8,8 Seiten, so daß sich auch nach dieser Zählung der doppelte Umfang gegen die Zeit vor 25 Jahren ergibt.

Ganz besonders fällt die Zunahme des Umfanges bei den Sonntagsnummern der amerikanischen Zeitungen auf. Selbst die größten deutschen Zeitungen verbrauchen für ihre Sonntagsnummern nur einen Bruchteil dessen, was die Presse in Amerika dafür verwendet. Dem Hauptblatte liegt Beilage nach Beilage bei. Nach der amtlichen Statistik wurden Sonntagsnummern im Jahre 1905 von 456 Zeitungen herausgegeben, und die Gesamtauflagezahl dieser Sonntagsnummern betrug 11 539 021. Der Durchschnittsumfang betrug etwa 32 Seiten. Es wurde also für einen einzigen Sonntag von diesen Zeitungen eine Papiermenge verbraucht, die genügen würde, um eine Bibliothek von 5 900 000 Bänden zu je 500 Seiten zu füllen; zum Vergleiche sei erwähnt, daß das Deutsche Reich, das Land der Bücher, nur 2 Bibliotheken mit mehr als 1 Million Bänden besitzt: die Königliche Bibliothek in Berlin und die Königliche Hof- und Staatsbibliothek in München.

Ein außerordentlich großer Teil des Umfanges gerade der Sonntagsnummern wird von Anzeigen eingenommen, und auch im übrigen ist der Anteil, den die Anzeigen von dem Gesamtumfange beanspruchen, in der Tagespresse wie in der Zeitschriftenpresse in Nordamerika ungeheuer gestiegen. Als Beispiel ziehe ich die sechs bedeutendsten Tageszeitungen der größten Stadt Nordamerikas, New Yorks, für den 1. Dezember 1907 heran. Sie umfaßten zusammen



388 Seiten, durchschnittlich also $64^1/_2$ Seiten. Davon entfielen auf den eigentlichen Lesestoff 150 (durchschnittlich also 25 Seiten für einen einzigen Zeitungsleser) — auf Abbildungen (d. h. auf meistens recht oberflächliche Zeichnungen) 89 Seiten — und auf Anzeigen, die aber auch außerdem noch zwischen den Text eingestreut sind, 149 Seiten. Im Durchschnitt nahm also der Lesestoff nur 38,7 v. H. des Gesamtumfanges ein.

Welche großen Summen für Anzeigen in den Vereinigten Staaten von Amerika ausgegeben werden, das zeigen die Zahlen für das Jahr 1900 — die letzten, die amtlichen Berechnungen entstammen, und für die erst wieder durch die statistischen Aufnahmen des Jahres 1910 Vergleichszahlen aus der jüngsten Gegenwart zu erwarten sind. Im Jahre 1900 betrugen die Einnahmen der Zeitungen und Zeitschriften in den Vereinigten Staaten insgesamt 175 189 610 Dollars, d. h. etwas mehr als 7 Millionen Mark. Davon entfiel nur weniger als die Hälfte, nämlich 79 328 483 Dollars, auf die Bezugsgelder und auf Einnahmen aus dem Einzelverkaufe, während die Anzeigeneinnahmen diese Geldquelle, die doch vor 40 Jahren fast die einzige regelmäßige Einnahme aller Zeitungen und Zeitschriften dargestellt hatte, nicht unerheblich überstiegen: sie betrugen 95 861 127 Dollars. Heute stellt sich die Summe abermals beträchtlich höher. Man wird kaum fehlgehen, wenn man die Gesamteinnahmen der nordamerikanischen Zeitungen und Zeitschriften heute auf 300 Millionen Dollars jährlich schätzt und davon gegen 200 Millionen, also etwa 800 Millionen Mark, auf die Anzeigen rechnet.

Diese staunenswerte Entwicklung des Anzeigenwesens ist durch den gewaltigen Aufschwung des nordamerikanischen Wirtschaftslebens allein noch nicht zu erklären. Es kommt noch hinzu, daß auch die Zahl der Zeitungen und Zeitschriften, die auf den Kopf der Bevölkerung entfallen, in der gleichen Zeit wesentlich gestiegen ist. Und zwar hat hier offenbar gerade die billige Beförderung, die durch die Einführung der second class matter im Jahre 1879 geschaffen wurde, ganz wesentlich zu der Vermehrung des Absatzes beigetragen. Denn während 1870 auf den Kopf der Bevölkerung in den Vereinigten Staaten nur 39 Zeitungs- und Zeitschriften-Exemplare entfielen, und die Zahl auch 1880 erst 41,2 betrug, war sie 1890 mit einem Sprunge auf 72,2 Exemplare emporgeschnellt, 1900 sogar auf 103, 1905 gar auf 125. Nun kamen also auf jeden Einwohner ungefähr dreimal so viel Zeitungen und Zeitschriftennummern wie im Jahre 1880.

Die absolute Anzahl aller Zeitungen und Zeitschriften (also nicht mit den Auflageziffern multipliziert) betrug für das Jahr 1907:

| | |
|---:|---|
| 2 415 | Tageszeitungen, |
| 16 288 | seltener als täglich erscheinende Zeitungen und Wochenschriften, |
| 2 655 | Monatschriften, |
| 177 | Vierteljahrschriften. |
| 21 535 | Zeitungen und Zeitschriften. |

Die Gesamtnummernzahl aller Zeitungen und Zeitschriften betrug für das Jahr 1900: 8 168 148 749 Stück. Gegenüber der entsprechenden Zahl für das Jahr 1890 bedeutet das innerhalb eines Jahrzehnts eine Zunahme um 74,5 v. H. Für das Jahrzehnt 1880 bis 1890, in dem überhaupt das gesamte amerikanische Wirtschafts- und Kulturleben einen besonders großartigen Aufschwung genommen hatte, hatte die Zunahme sogar 126,4 v. H. ausgemacht!

Manche Wochenblätter haben ihre Auflagezahl im Laufe der Jahrzehnte zunächst von 6000 auf 10 000, später sogar auf 50 000 Exemplare hinaufsetzen können. Ja es gibt Zeitschriften, die eine Auflage von 500 000 Exemplaren erreichen.



Von der durch die amerikanische Post beförderten second class matter machen Zeitschriften und andere periodisch erscheinende Veröffentlichungen, Zeitungen nicht gerechnet, etwa 60 v. H. aus. Davon entfallen jedoch auf reine Zeitschriften nur etwa 20 v. H. Diese sollen nach den Berechnungen der Postverwaltung durchschnittlich für jedes beförderte Pfund etwa 5 Cents Kosten machen, während die Tageszeitungen etwas weniger als 2 Cents Kosten für das Pfund verursachen. Das Publikum zahlt für die Beförderung im Durchschnitt etwas mehr als 1 Cent für das Pfund, gleichgültig, ob für Zeitungen oder für Zeitschriften. Der Unterschied in den Beförderungskosten für Zeitungen und Zeitschriften wird von der Regierung darin gesehen, daß die durchschnittliche Entfernung, über welche die Zeitschriften befördert werden, 1049 englische Meilen (1678 km) beträgt, während die Zeitungen durchschnittlich nur den dritten Teil dieser Entfernung zurücklegen.

Die Regierung glaubt infolgedessen, eine Erhöhung der Zeitschriften-Beförderungsgebühren fordern zu sollen. Infolge des lebhaft ausgebildeten Korpsgeistes der amerikanischen Journalisten, aber auch aus allgemeinen kulturellen Rücksichten heraus, insbesondere in Erkenntnis der großen Bedeutung gerade der Zeitschriften für das Bildungsleben der Nation, haben gegen diesen Plan nicht nur die Zeitschriften, sondern Schulter an Schulter mit ihnen auch die meisten und angesehensten Tageszeitungen Stellung genommen: so z. B. die New York Evening Post, die Philadelphia Press, das Atlanta Journal, die Indianapolis News, die New York World, der New York American, die Albany Times-Union, der Chicago Record-Herald, die Baltimore Sun, und vor allem auch die New York Times. Nur wenige Zeitungen billigen den Vorschlag der Regierung, z. B. der Globe-Democrat in St. Louis, der Herald in Boston, die Standard Union in Brooklyn.

Die Standard Union weist darauf hin, daß sehr viele Geschäfte, namentlich große Warenhäuser, die billige Beförderung der second class matter dazu benutzen, ihre Geschäftsanzeigen in der Form von Zeitschriften, die eigentlich keine Zeitschriften sind, billig unter das Publikum zu bringen. Tatsächlich gibt es eine Reihe großer Warenhäuser und Versandgeschäfte in den Vereinigten Staaten — das bekannteste ist die Firma Montgomery, Ward & Co. in Chicago —, die ihre Anzeigen fast ausschließlich in die Form solcher Zeitschriften kleiden; anstatt regelmäßige Preislisten erscheinen zu lassen und diese etwa mit der Bezeichnung zu versehen: Winterausgabe 1909, Frühlingsausgabe 1909, Sommerausgabe 1909, Herbstausgabe 1909 — geben sie ihnen irgendeinen Zeitschriftentitel und lassen nun jährlich vier Nummern dieser Zeitschrift erscheinen. Vorn steht eine kleine Erzählung, vielleicht ist auch hier und da noch ein kleines Feuilleton eingestreut oder ein paar Mitteilungen, wie wir sie etwa auf unseren Theaterzetteln finden, alles Übrige aber besteht aus Anzeigen. Man muß der Brooklyn Standard Union darin recht geben, daß es nicht Sinn und Absicht des Gesetzes über die second class matter sein konnte, eine besonders billige Beförderung für Anzeigen zu gewährleisten, sondern daß man dem Textinhalte von Zeitungen und Zeitschriften eine billige Verbreitung ermöglichen wollte.

Und noch auf einen anderen merkwürdigen Übelstand macht die genannte Brooklyner Zeitung aufmerksam. Nach den eigenen Angaben der Postverwaltung beträgt der jährliche Fehlbetrag bei der Beförderung der second class matter 64 Millionen Dollars. Es ergibt sich bei näherer Berechnung, daß ein Pfund second class matter, für dessen Beförderung das Publikum etwas mehr als 1 Cent bezahlt, der Regierung für die Beförderung auf den Eisenbahnen mehr als 5 Cents kostet, und daß sie insgesamt für die Beförderung vom Absender bis zum Empfänger dafür 9,23 Cents ausgibt.



Anscheinend wird für die Beförderung der Postsachen von der Regierung zu viel an die Eisenbahnen bezahlt.

Die Paketbeförderungsgesellschaft U. St. Express Company zahlt beispielsweise für je 100 Pfund zwischen New York und Chicago nur $2^1/_2$ Dollars (10 Mark). Wenn dagegen die Preise zugrunde gelegt werden, die von der Postverwaltung gezahlt werden, so würden für je 100 Pfund 9,23 Dollars, also fast der vierfache Preis, gezahlt werden. Nun darf allerdings nicht vergessen werden, daß die Preise für Personen- und Frachtbeförderung zwischen New York und Chicago infolge des scharfen Wettbewerbes der verschiedenen Eisenbahngesellschaften, die diese beiden größten Städte des Landes miteinander verbinden, sich besonders niedrig stellen, so daß also der Durchschnittspreis auf sämtlichen Linien, welche die Postverwaltung im Gesamtgebiete der Vereinigten Staaten zu benutzen hat, gerechterweise höher bemessen werden muß.

Vor kurzem hat vor dem Eisenbahnausschusse des Staates Wisconsin eine höchst lehrreiche Untersuchung stattgefunden, die auf Veranlassung der »Merchant and Manufacturers Association« in Milwaukee gegen die Paketgesellschaften unternommen wurde, weil den Gesellschaften vorgeworfen wurde, daß sie viel zu hohe Paketbeförderungspreise forderten. Tatsächlich stellte sich auch heraus, daß deren Herabsetzung leicht möglich sein würde, weil alle in Betracht kommenden Paketgesellschaften Gewinne von einer Höhe erzielen, die sich kaum rechtfertigen läßt. Ich führe die fünf größten dieser Gesellschaften an; es sind folgende:

1. Die Wells-Fargo Company. Ihr Gesamteigentum stellt einen Wert von 2 385 823 Dollars dar. Ihre Nettoeinnahmen betrugen 1909 dagegen 3 113 025 Dollars! Zieht man alle Kosten ab, so bleibt immer noch ein Gewinn von etwa 86 v. H. auf das Eigentum, das als eigentliches Betriebskapital in dem Geschäfte steckt. Zu der Einnahme von 3 113 025 Dollars traten 1909 noch weitere 1 400 000 Dollars als Zinsen für frühere »Ersparnisse« hinzu.
2. Die United States Express Company. Sie verfügt über ein Eigentum von 2 311 207 Dollars. Auch sie bezieht aus Zinsen für frühere »Ersparnisse« jährlich 440 000 Dollars. Wenn diese Summe aber nicht mitgezählt wird, so erzielte die Gesellschaft im Jahre 1909 einen Gewinn von 570 700 Dollars oder etwa 25 v. H. des eigentlichen Betriebskapitals.
3. Die American Express Company. Ihr Eigentum hat 2 357 369 Dollars Wert. Die Reineinnahmen betragen darauf 2 176 872 Dollars.
4. Die Adams Express Company. Ihr Eigentum ist 6 150 889 Dollars wert. Die Einnahmen betrugen 1909 rein 1 700 000 Dollars (mehr als 25 v. H. des wirklichen Betriebskapitals), ferner 1 Million Dollars aus Kapitalanlagen.
5. Die Northern Express Company. Der Wert ihrer Betriebsanlagen beträgt 189 409 Dollars. Darauf erzielte sie 1909 Reineinnahmen von 723 336 Dollars oder 380 v. H. Ihr Aktienkapital umfaßt den Nennbetrag von 15 Millionen Dollars.

Diese Zahlen zeigen uns, welche riesigen Gewinne von den genannten Gesellschaften erzielt werden.

Einstweilen werden die ungünstigen Betriebsergebnisse der Postverwaltung der Vereinigten Staaten den Gegnern der Überführung öffentlicher Betriebe in Staatseigentum Wasser auf die Mühle sein. Denn sie werden die geschilderten Unzu-

länglichkeiten und die daraus erwachsenden beständigen Mindereinnahmen als Beweis dafür ansehen, daß der Staat auf alle Fälle teurer und schlechter arbeite als Privatgesellschaften. Man weiß ja, wie festgewurzelt diese Anschauung in den Vereinigten Staaten ist. Man sieht deshalb in Nordamerika noch immer mit einigem Erstaunen auf die geordnete Verwaltung und Betriebseinrichtung, deren sich die staatlichen Posten europäischer Länder, insbesondere Deutschlands, Österreichs, Ungarns und Englands, erfreuen.

---

## KLEINE MITTEILUNGEN.

Schiffsverkehr im Suezkanal. Dem von den britischen Direktoren der Suez-Kanalgesellschaft dem britischen Auswärtigen Amte über den Schiffsverkehr im Suezkanal vorgelegten Jahresberichte 1909 entnehmen wir die nachstehenden Einzelheiten.

Während des Berichtsjahrs gingen 4239 Schiffe mit einem Tonnengehalt von 21 500 847 Brutto-R.T. durch den Kanal. Dieser Verkehr gibt, nach den verschiedenen Flaggen geordnet, nachstehendes Bild.

| Land | 1908 | | 1909 | |
|---|---|---|---|---|
| | Zahl der Schiffe | R.T. brutto | Zahl der Schiffe | R.T. brutto |
| Großbritannien | 2 233 | 11 534 099 | 2 561 | 13 242 016 |
| Deutschland | 584 | 3 268 102 | 600 | 3 373 630 |
| Frankreich | 242 | 1 227 510 | 231 | 1 204 306 |
| Niederlande | 246 | 1 046 625 | 251 | 1 120 256 |
| Österreich-Ungarn | 107 | 543 148 | 148 | 712 504 |
| Japan | 69 | 394 984 | 76 | 495 589 |
| Rußland | 81 | 347 385 | 74 | 306 748 |
| Italien | 83 | 273 122 | 90 | 299 358 |
| Ver. Staaten von Amerika | 8 | 28 163 | 30 | 177 580 |
| Dänemark | 34 | 119 399 | 35 | 131 341 |
| Norwegen | 22 | 81 498 | 37 | 102 131 |
| Schweden | 16 | 66 961 | 23 | 100 726 |
| Spanien | 27 | 110 488 | 26 | 106 682 |
| Türkei | 30 | 49 576 | 39 | 74 699 |
| Siam | 1 | 751 | 10 | 32 889 |
| Griechenland | 8 | 14 090 | 5 | 17 721 |
| Portugal | 3 | 2 687 | 1 | 1 779 |
| Ägypten | — | — | 2 | 892 |
| Brasilien | 1 | 2 243 | — | — |
| zusammen | 3 795 | 19 110 831 | 4 239 | 21 500 847. |

Von dem Gesamtverkehre des Jahres 1909 entfielen an Bruttoraumgehalt auf Großbritannien 61,6 v. H. gegen 60,4 v. H., auf Deutschland 15,7 v. H.

gegen 17,1 v. H. und auf Frankreich 5,6 v. H. gegen 6,1 v. H. im Jahre 1908. Auffällig ist der verhältnismäßig bedeutende Zuwachs, den mit 169 356 R.T. mehr gegen das Vorjahr der österreichisch-ungarische Verkehr erfahren hat, und der in der Hauptsache auf den vermehrten Verkehr Triests mit den indischen Häfen zurückzuführen ist. Bemerkenswert ist auch der Rückgang der französischen Flagge um 23 204 R.T.

Unter 972 im Berichtsjahre durch den Kanal gegangenen Postdampfern befanden sich 273 deutsche (1908: 270), 161 (162) britische, 124 (127) französische, 104 (104) holländische und 88 (88) österreichisch-ungarische Dampfer. An Zahl der Handelschiffe steht die britische Flagge mit 2167 (1976) Schiffen weit an der Spitze, während der deutsche Anteil 309 (309), der holländische 135 (129), der französische 103 (106) und der österreichisch-ungarische 39 (17) Schiffe betrug.

Die mittlere Dauer der Kanaldurchfahrt ging von 17 Stunden 24 Minuten im Jahre 1908 auf 17 Stunden 13 Minuten im Jahre 1909 zurück. Die Zahl der Schiffe, die auch zur Nachtzeit die Fahrt durch den Kanal ausführten, stellte sich auf 97,1 v. H. gegen 96,8 v. H. im Vorjahre. Von den durch den Kanal gegangenen Schiffen waren 21 Dampfer mehr als 150 m lang oder 18 m breit und hatten einen Tiefgang von mehr als 8 m. Der durchschnittliche Nettoraumgehalt für das Schiff hat sich von 1517 t in 1881 auf 2067 t in 1891, 2926 t in 1901 und auf 3635 t in 1909 gehoben.

Die Gesamteinnahmen der Suez-Kanalgesellschaft beliefen sich 1907 auf 116 000 096, 1908 auf 108 452 235 und 1909 auf 120 642 677 frcs, womit die höchste bis jetzt dagewesene Einnahmeziffer erreicht wurde.

---

Eisenbahnlinie Arica–La Paz. Das durch tropische Erzeugnisse sowie durch außerordentlichen Mineralreichtum ausgezeichnete Hochland von Bolivien, das durch die Bahn über Puno am Titicacasee mit dem peruanischen Hafenplatze Mollendo und durch die Bahn La Paz-Oruro-Antofagasta mit der chilenischen Küste verbunden ist, soll durch eine Eisenbahn Arica-La Paz (Archiv 1909, S. 336) einen dritten Zugang zur pazifischen Küste erhalten. Bei der Bauausschreibung im Frühjahre 1909 hat die chilenische Regierung der englischen Firma John Jackson, Ltd., Westminster, den Zuschlag erteilt. Für den Bau, der in 3 Jahren fertigzustellen ist, sind 3 Millionen Pfund Sterl. bewilligt worden.

Wie wir dem »South American Journal« entnehmen, weisen die von der Unternehmerin im Juni 1909 begonnenen Bauarbeiten bisher recht befriedigende Fortschritte auf, obwohl anfangs in den Gebirgseinöden Chiles die Beschaffung von Wasser und Nahrungsmitteln, die auf weite Entfernungen hin durch Hunderte von Maultieren herangebracht werden mußten, auf erhebliche Schwierigkeiten stieß. Der Wassermangel in diesen Gegenden, über die seit 40 Jahren kein Regen niedergegangen ist, wurde inzwischen durch eine 120 km lange Röhrenleitung beseitigt. Es ist daher zu hoffen, daß die Bahn in der vertraglich ausbedungenen Zeit von 3 Jahren vollendet sein wird. Bei den Bauarbeiten, die von beiden Endpunkten der Linie gleichzeitig in Angriff genommen wurden, sind zur Zeit 6000 Arbeiter (auf bolivianischem Gebiet eingeborene Indianer) beschäftigt; von den Beamten dürfen nach dem Vertrage nur 25 v. H. Europäer sein; der Rest besteht aus Landesangehörigen, und zwar zum größten Teile aus Chilenen.

Die Bahn hat bei einer Spurweite von 1 m eine Länge von 460 km. Von Arica aus verläuft sie zunächst in nördlicher Richtung bis zum Lutafluß, den sie bei Kilometer 11 zum ersten Male überbrückt und sodann teils auf dem nördlichen, teils auf dem südlichen Ufer bis Kilometer 42 begleitet,

wo sie kurz hinter der Ortschaft Lluta den Fluß durch drei je 60 m weite Brückenbogen zum dritten Male überschreitet. An dieser Stelle verläßt nun die Bahn, entgegen der ursprünglich geplanten Linienführung, wegen der sich darbietenden Geländeschwierigkeiten das Llutatal, das steile, mehrere tausend Fuß hohe Felswände an einzelnen Stellen bis auf 10 m einengen, und schlägt zuerst eine nördliche und dann eine östliche Richtung ein. Von Lluta (604 m ü. d. M.) bis Kilometer 70 beträgt die Steigung bis zu 3,18 v. H.; von da ab sind in einer Länge von 40 km Zahnradstrecken mit Höchststeigungen von 6 v. H. vorgesehen. Auf diesem Abschnitte liegt auch eine Reihe von Tunneln, deren größte Länge 145 m beträgt. Der Scheitelpunkt der Bahn wird bei Laguna Blanca (Kilometer 192) in einer Höhe von 4624 m erreicht. Zwischen der chilenisch-bolivianischen Grenze (Kilometer 217) und Viacha in Bolivien, wo die Bahn in die bereits bestehende Linie Antofagasta–La Paz einmündet, sind keine nennenswerten technischen Schwierigkeiten mehr zu überwinden. Die Erdarbeiten waren bis Mai 1910 von Viacha nach der Grenze in einer Länge von 114 km und auf der Seite von Arica in einer Länge von 100 km gefördert.

---

Paris–Berlin–St. Petersburg–Peking. Über diesen zukünftigen Reiseweg teilt die »Zeitg. des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen« folgendes mit.

Der zweigleisige Ausbau der Sibirischen Eisenbahn westlich des Baikalsees wird nach dem Arbeitsplane voraussichtlich im Jahre 1912 vollendet sein. Von den beiden den Durchgangsweg in der Richtung von St. Petersburg nach Ostasien verkürzenden Eisenbahnstrecken Perm–Jekaterinenburg und Tjumen–Omsk ist die erste Strecke jetzt so weit fertiggestellt, daß dort ein zeitweiliger Verkehr stattfinden konnte; die zweite befindet sich in Bauvorbereitung. Von Perm führt jetzt eine Bahn über Goroblagodatskaja und Nischne-Tagilsk durch das Bergwerksgebiet des Ural nach Jekaterinenburg, deren Länge rund 498 km beträgt. Die neue, rund 392 km lange Bahn zweigt von Perm in fast gerader Richtung über Kuara und Kourowska zur Stadt Jekaterinenburg ab, ohne das eigentliche Bergwerksgebiet zu berühren. Die Verkürzung des Durchgangswegs auf dieser Strecke beträgt demnach 106 km. Tjumen an der schiffbaren Tura ist östlicher Endpunkt der Fortsetzung der Perm-Jekaterinenburger Bahn. Die in der Bauvorbereitung befindliche Strecke Tjumen–Omsk wird den Weg von Jekaterinenburg über Tscheljabinsk, Kurgan und Petropawlowsk nach Omsk um etwa 162 km verkürzen. Die Reise von Perm nach Omsk wird sonach um insgesamt 268 km verkürzt werden; die neue Verbindung soll Ende 1912 vollendet sein. Für den Durchgangsverkehr nach Ostasien in der Richtung St. Petersburg–Wjatka–Perm–Tjumen–Omsk ist eine mittlere Reisegeschwindigkeit von mindestens 1000 km in 24 Stunden oder etwa 42 km in der Stunde in Aussicht genommen.

Der Westeuropa mit Peking verbindende Schienenweg führt jetzt durch die Mandschurei; er wird voraussichtlich im Laufe der nächsten Jahre durch eine die Mongolei durchziehende Eisenbahn bedeutend abgekürzt werden. Die rund 220 km lange Strecke Peking–Kalgan*) der künftigen Mongoleibahn ist bereits fertiggestellt, ihre Fortführung bis zur Grenze der Mongolei beschlossen. Die neue Strecke wird über Kjachta führen und sich unweit der Station Myssowaja an die Sibirische Eisenbahn anschließen; ihre Länge ist vorläufig auf rund 1250 km veranschlagt. Hiernach sind für den künftigen Durchgangs-

*) Archiv 1909, S. 435.



verkehr Paris–Berlin–St. Petersburg–Peking folgende Entfernungen und Fahrzeiten anzunehmen:

| | | Reisedauer Stunden | mittlere Reisegeschwindigkeit km/Std. |
|---|---|---|---|
| Paris–Berlin | 1 075 km | 18 | rund 60 |
| Berlin–St. Petersburg | 1 641 - | 28 | - 59 |
| St. Petersburg–Perm | 1 716 - | 41 | - 42 |
| Perm–Irkutsk | 3 728 - | 90 | - 41 |
| Irkutsk–Kjachta rund | 500 - | 12 | - 42 |
| Kjachta–Peking | 1 500 - | 40 | - 37,5 |
| Paris–Peking rund | 10 160 km | 229 oder etwa $9^1/_2$ Tage. | |

Der Schienenweg Paris–Peking durch das Bergwerksgebiet des Ural, dann über Tscheljabinsk und durch die Mandschurei über Charbin, Mukden und Hsinmintun beträgt rund 12 000 km, die mittlere Reisedauer auf diesem Wege etwa 14 Tage. Auf dem neuen Wege wird künftig eine Verkürzung des Reisewegs um rund 1840 km und der Reisedauer um etwa $4^1/_2$ Tage erreicht werden.

Für die Strecke Myssowaja-Kjachta sind die allgemeinen Vorarbeiten kürzlich beendet worden. Auf der anderen Seite soll sich nach Meldungen ostasiatischer Blätter schon in kürzester Frist an die Strecke Peking-Kalgan die Fortsetzung nach Urga anschließen, die später über Maimatschin nach Kjachta weitergeführt werden wird. Es gilt, den ganzen Teehandel nach Rußland über diese Linie zu leiten und den früheren Warenaustausch mit China auf dem uralten Handelsweg über Kjachta wieder herzustellen. Dabei wird zweifellos ein heftiger Tarifkampf mit den Schiffahrtgesellschaften entbrennen; schließlich wird indes der gegen den früheren (über die Ostchinesische Bahn) bedeutend abgekürzte Schienenweg die Entscheidung zugunsten der Landbeförderung herbeiführen.

Die Bahn Myssowaja-Kjachta, deren Länge auf etwa 185 Werst = 197,3 km berechnet ist, soll über das Chamar-Dabargebirge führen und wird, besonders im Tale des Ramnikflusses, Gegenden von seltener Naturschönheit berühren. Im Gebirgsgelände wird die Linie durch zwei Tunnel von 853 und 426 m Länge, über steinere Viadukte und durch tiefe Einschnitte geführt werden müssen; über die Selenga soll eine Brücke von etwa 340 m Spannungsweite gebaut werden. Im Bahngebiete findet sich Überfluß an Bauhölzern und zum Bahnbau geeigneten Steinen. In der Borgoisker Steppe und im Mündungsgebiete des Flusses Dshida erwartet man von der Eisenbahn eine Belebung der landwirtschaftlichen Tätigkeit, insbesondere des Molkerei- und Käsereibetriebs. Bei Troizkossawsk hat man Porzellanerde und längs der Strecke Lager von Kohlen, von Magneteisen- und Roteisenstein gefunden. Im Baikalgebiet und in der Mongolei wird ausgedehnte Viehzucht getrieben, die gute Aussichten auf weitere Entwicklung bietet. Da die Frachten über die chinesischen Seehäfen sehr hoch sind, ist der Einfuhr von russischen Webwaren und sibirischen Hausarbeiten der Zugang zum offenen Markte in der Mongolei gesichert. Sogar die Einfuhr von sibirischem Weizenmehle wird möglich werden, das schon jetzt von Nikolajewsk nach Troizkossawsk gelangt und dort von den Chinesen sofort nach Urga abgesetzt wird. Das Baukapital für die Bahn soll ausschließlich in russischen Geschäftskreisen aufgebracht werden.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.





FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**Nr. 15.** BERLIN, AUGUST. **1910.**



## Das belgische Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1908.

Von H. Klär, Ober-Postinspektor in Berlin.

Das Post- und Telegraphenwesen Belgiens, über das wir im Archiv 1900, S. 595 ff., zum letzten Male berichtet haben, hat im abgelaufenen Jahrzehnt einen ganz bedeutenden Aufschwung genommen. Über den heutigen Stand der Verkehrsentwicklung in diesem wichtigen Industriestaat entnehmen wir dem vom belgischen Verkehrsministerium veröffentlichten Rechenschaftsberichte für das Jahr 1908*) die nachstehenden Angaben.

Unter den während des Berichtsjahrs im internationalen Postverkehr eingeführten Neuerungen sind besonders hervorzuheben die Ausdehnung des Postanweisungsdienstes auf die Republik Honduras, auf die Andamanen, auf das deutsche Schutzgebiet der Palau-Inseln, auf Britisch-Ostafrika und auf die italienische Kolonie Benadir. Telegraphische Postanweisungen können von jetzt ab auch ausgetauscht werden mit Japan, den Faroer und Island. Ferner ist der Nachnahme- und Postauftragsdienst im Verkehr mit den dänischen Antillen eingeführt worden. Der innere Postdienst hat im Jahre 1908 grundlegende Änderungen oder Erweiterungen nicht erfahren.

Hinsichtlich der beförderten Sendungen unterscheidet der Rechenschaftsbericht zwischen handschriftlich hergestellten Mitteilungen (Briefen jeder Art und Postkarten) und anderen Sendungen (Zeitungen, Drucksachen, Warenproben und Geschäftspapieren). Im Jahre 1908 sind befördert worden:

Briefe jeder Art:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Innerer Verkehr ...... | 123 796 537 | Stück, gegen 1907 | + 3,20 v. H., |
| Internationaler Verkehr | 58 749 642 | - - | — 1,86 - |
| zusammen .... | 182 546 179 | Stück, gegen 1907 | + 1,51 v. H., |

*) Compte rendu des Opérations pendant l'Année 1908. Rapport présenté aux Chambres législatives par le Ministre des Chemins de Fer, Postes et Télégraphes.

Postkarten:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Innerer Verkehr ...... | 82 404 062 | Stück, gegen 1907 | + 2,55 | v. H., |
| Internationaler Verkehr | 22 652 506 | - - | — 3,68 | - |
| zusammen .... | 105 056 568 | Stück, gegen 1907 | + 1,14 | v. H., |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Zeitungen ............... | 155 721 476 | Stück, gegen 1907 | + 1,99 | v. H., |
| Drucksachen ............. | 207 562 321 | - - | + 5,06 | - |
| Warenproben ............ | 9 613 039 | - - | + 2,10 | - |
| Geschäftspapiere ......... | 3 562 205 | - - | + 0,57 | - . |

In die obigen Zahlen sind die in einem offenen Briefumschlage zu versendenden und mit nur 5 cts zu frankierenden Besuchskarten mit schriftlichen Mitteilungen nicht eingeschlossen. Die Zahl dieser Karten hat 1908 8 520 564 Stück oder 5,05 v. H. mehr als 1907 betragen. Außerdem sind im Jahre 1908 noch 35 194 749 Dienstbriefe, d. h. 4,10 v. H. mehr als im Vorjahre befördert worden. Von den gewöhnlichen Briefen entfielen 20,24 Stück auf den Kopf der Bevölkerung. Ungenügend oder nicht frankiert waren fünf vom Tausend der gewöhnlichen Briefsendungen. Von den bei den Postanstalten unbestellbar gebliebenen Briefen und Postkarten (356 885 Stück) konnten nach ihrer Prüfung oder Öffnung durch die dazu bestimmte Dienststelle noch 31 v. H. dem Empfänger oder dem Absender behändigt werden. An Eilbotensendungen sind im Berichtsjahre bestellt worden von der Post 181 318 Stück, von der Telegraphie 2 355 492 Stück, zusammen also 2 536 810 Stück oder 0,017 v. H. mehr als 1907.

An nachzuweisenden Sendungen wurden befördert:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Einschreibsendungen: | | | | |
| im Inlandverkehr ... | 1 685 560 | Stück, gegen 1907 | + 10,79 | v. H., |
| - Auslandverkehr.. | 3 009 016 | - - | + 15,18 | - |
| Wertbriefe: | | | | |
| im Inlandverkehr ... | 242 061 | Stück, gegen 1907 | — 1223 | Stück, |
| Angegebener Wert | 394 726 965 | frcs, - | — 3 960 804 | frcs, |
| im Auslandverkehr.. | 174 813 | Stück, - | — 3942 | Stück, |
| Angegebener Wert | 167 643 375 | frcs, - | — 3 291 256 | frcs, |
| Kästchen mit Wertangabe ............... | 8 786 | Stück, gegen 1907 | + 553 | Stück, |
| Angegebener Wert | 2 754 614 | frcs., - | + 110 658 | frcs. |

Im Inlandverkehre belief sich im Jahre 1908 der Durchschnitt des angegebenen Wertes für einen Wertbrief auf 1631 frcs, im Vorjahre dagegen auf 1639 frcs. Die für die gesamten Inlandwertbriefe erhobene Versicherungsgebühr betrug 110 646 frcs oder 717 frcs weniger als 1907, während die Gewichtsgebühr mit 50 479 frcs die des Vorjahrs um 855 frcs überstieg. In Verlust geraten sind im Berichtsjahr im ganzen fünf Einschreibbriefe und sechs Wertsendungen.

Zu den für Rechnung Dritter zu erledigenden Geldgeschäften rechnet der Jahresbericht die Geldüberweisung mittels Postanweisung oder Postbons, die Akzepteinholung oder die Einkassierung von Handelspapieren, die Einlösung von Zinsscheinen und ausgelosten Wertpapieren, die Einziehung von Quittungen sowie von Postaufträgen und Nachnahmen aus dem Auslande, die Ausführung von Zeitungsabonnements, die Wahrnehmung der Geschäfte der Sparkasse, der Ruhegehalts- und Versicherungskassen, den Verkauf von Fischerei-Erlaubnisscheinen, die Abstempelung von Schriftstücken und den Verkauf von

Stempelpapier sowie endlich die Auszahlung von Altersrenten. Der Umfang dieser Geschäfte war folgender.

| | Stück | Betrag | Gegen 1907 | |
|---|---|---|---|---|
| | | frcs | Stück v. H. | Betrag v. H. |
| Inlandpostanweisungen | 2 046 840 | 262 703 974 | + 6,01 | + 5,18 |
| Postbons | 1 804 293 | 15 371 228 | + 4,55 | + 4,66 |
| Aufgegebene Auslandpostanweisungen | 637 469 | 41 654 831 | + 6,62 | + 9,64 |
| Eingegangene Postanweisungen | 623 752 | 43 501 806 | + 5,77 | + 876 |
| Akzepteinholung f. Handelspapiere | 41 209 | — | — 2,80 | — |
| Einkassierte Handelspapiere | 3 569 111 | 899 048 859 | + 2,01 | — 1,28 |
| Eingelöste Zinsscheine usw. | 112 425 | 1 096 774 | + 8,46 | — 3,40 |
| Eingezogene Quittungen | 11 577 873 | 537 780 371 | + 5,04 | + 5,04 |
| Eingezogene Postaufträge und Nachnahmen vom Auslande | 73 377 | 5 809 101 | + 10,20 | + 17,05 |
| Zeitungsabonnements | 736 913 | 83 918 | + 6,09 | + 9 |
| Sparkasse: | | | | |
| Einzahlungen | 3 516 227 | 255 845 603 | — 1,33 | — 0,62 |
| Auszahlungen | 1 139 621 | 214 157 494 | + 8,46 | + 3,89 |
| vorhandene Sparbücher | 2 200 541 | 754 258 156 | + 4,48 | + 5,72 |
| Pensionskasse: | | | | |
| Einzahlungen | 674 576 | 6 778 821 | + 4,33 | + 3,75 |
| Auszahlungen | 34 534 | 1 780 856 | + 18,64 | + 13,22 |
| Versicherungskasse: | | | | |
| Einzahlungen | 6 704 | 551 478 | + 15,57 | + 1,95 |
| Auszahlungen | 984 | 100 894 | + 1908,16 | + 274,89 |
| Fischerei-Erlaubnisscheine | 90 969 | 206 619 | + 1,65 | + 2,04 |
| Erhobene Stempelsteuer | — | 75 367 | — | — 8,57 |
| Verkauf von Stempelpapier | — | 239 966 | — | + 2,24 |
| Altersrenten | — | 13 648 147 | — | — |

Im Bereiche der belgischen Postverwaltung gab es Ende des Berichtsjahrs 1485 Postanstalten, darunter 483 Unterämter, 21 Aufgabeämter und 122 Agenturen. Briefkasten waren 10 219 (gegen 9880 im Jahre 1907) vorhanden. Die Zahl der bestellenden Boten betrug Ende 1908 5468, d. h. 290 mehr als 1907. Von den 2630 in Betracht kommenden Gemeinden hatten 9 neun tägliche Bestellungen, 12 sechs oder sieben, 77 fünf, 187 vier, 357 drei, 1609 zwei und 379 eine tägliche Bestellung. Seit 1896 ist die Zahl der täglichen Bestellungen in 1317 Orten erhöht worden. Der Beförderungsdienst wurde ausgeführt von 66, auf 22 Linien verkehrenden Bahnposten, die 6802 km zurücklegten, und von 63 Posten auf Landstraßen (Malles-poste). Die Malles-poste legten 2440 km zurück und wurden von 184 325 Reisenden benutzt. Postpakete werden nach wie vor nur bei der Eisenbahn angenommen und von ihr befördert. Jedoch müssen die Postanstalten an Orten, in denen Eisenbahnhaltestellen sich nicht befinden, kleine Pakete bis zum Gewichte von 5 kg für die Eisenbahn annehmen.

An Personal war Ende des Berichtsjahrs vorhanden: männliches: 3156 Beamte und 5860 Unterbeamte; weibliches: 298 Beamte und 109 Unterbeamte, d. h. insgesamt 9423 Personen oder 402 mehr als 1907.

Das Finanzergebnis der Postverwaltung war folgendes:

| | | |
|---|---|---|
| Einnahme.... | 35 939 747 | frcs, gegen 1907 mehr 3,53 v. H., |
| Ausgabe ..... | 18 695 112 | - |
| Überschuß ... | 17 244 635 | frcs. |

Unberücksichtigt sind hierbei die Beträge, die die Postverwaltung der Marineverwaltung für die Benutzung der Staatsdampfer zur Beförderung von Postsendungen schuldet.

Zur Telegraphie übergehend, erwähnt der Rechenschaftsbericht die im Jahre 1908 verlegten neuen internationalen Kabel von Batavia nach den Cocos-Inseln, von Mozambique nach Durban und von Varna nach Sewastopol. Demnächst führt er an, daß seit dem 1. August 1908 auch dringende Telegramme von Belgien nach der Schweiz versandt werden können, und daß unterm 10. Juli 1908 ein Gesetz über drahtlose Telegraphie und Telephonie erlassen worden ist. Der am 3. November 1906 in Berlin abgeschlossene internationale funkentelegraphische Vertrag ist in dem Berichtsjahre für Belgien in Kraft getreten.

Umfang des Telegrammverkehrs:

| | Stück | Gebühreneinnahme frcs | Gegen 1907 Stück v. H. | Gegen 1907 Gebühr v. H. |
|---|---|---|---|---|
| Inlandstelegramme ........... | 3 576 539 | 2 057 599 | — 1,78 | — 1,57 |
| Auslandstelegramme ......... | 3 325 856 | 2 655 892 | — 0,57 | — 1,78 |
| Durchgangstelegramme ....... | 570 351 | 322 487 | + 6,09 | + 4,60. |

Von den Inlandstelegrammen entfallen auf je 100 000 Stück 1109 dringende, 748 Telegramme mit Empfangsanzeige und 691 telegraphische Postanweisungen. Von den Telegrammbestellern wurden, wie oben schon bemerkt, 2 355 492 Eilpostsendungen abgetragen. Der Rückgang in der Zahl der Auslandstelegramme ist durch das Darniederliegen von Handel und Verkehr während der großen Weltwirtschaftskrisis veranlaßt worden. Das Steigen der Zahl der Durchgangstelegramme hat darin seinen Grund, daß Deutschland und Großbritannien während der Unterbrechung eines der deutsch-englischen Kabel vorübergehend die belgische Vermittlung in Anspruch nahmen. Die Zahl der Staats- und Diensttelegramme, für die Gebühren nicht bezahlt worden sind, hat sich auf 10 466 650 Stück, d. h. auf 15,91 v. H. weniger als 1907 belaufen. Von den 2485 vorhandenen Telegraphenanstalten (67 mehr als 1907) waren 1378 Absendungs- und Ankunftsämter, 183 nur Absendungsämter, 811 nur Aufgabeämter und 113 Ämter für dienstliche Telegramme. Die Länge der Telegraphenlinien betrug 7280 km, d. h. 289 km mehr als 1907. Hierunter befanden sich 16 km Landkabel, 6 km Flußkabel und 98 km Seekabel. Die Leitungslänge dieser Linien belief sich auf 38 915 km oder 689 km mehr als 1907. Die Landkabel hatten eine Leitungslänge von 1280 km, die Flußkabel eine solche von 29 km und die Seekabel eine solche von 517 km. In die vorstehenden Zahlen sind aber weder die 364 km langen Linien längs der Wasserläufe, noch

die 528 km langen Linien eingeschlossen, die auf Kosten der Privateisenbahngesellschaften hergestellt worden sind, obgleich alle diese Linien und die dazugehörenden Apparate auch für den Privatverkehr nutzbar gemacht werden. Brüssel hatte außer den Telegraphenlinien noch eine 3050 m lange Rohrpost, die vom Haupt-Telegraphenamte nach den drei anderen wichtigen Telegraphenämtern der Hauptstadt: in der Börse, im Nord- und im Südbahnhofe führt. Im Jahre 1908 waren 2485 Apparate im Betriebe. Hiervon waren 1557 Morseschreiber, 825 Klopfer, 73 Hughes-Apparate und 30 sonstige Apparate.

Das Fernsprechwesen hat noch größere Fortschritte zu verzeichnen als das Telegraphenwesen. Im Berichtsjahre sind 14 neue Ortsfernsprechnetze eröffnet worden, so daß die Zahl der im Betriebe befindlichen Netze Ende des Jahres 1908 210 betrug. Die Umwandlung oberirdischer Leitungen in unterirdische schreitet dauernd fort; sie wurde im Berichtsjahre in Antwerpen beendet und in Charleroi begonnen. Auch der Austausch von Telegrammen mittels Fernsprechers hat eine Erweiterung erfahren. Eine Reihe von Telegraphenämtern und vier Postämter wurden ermächtigt, an diesem Dienste teilzunehmen. An den belgischen Fernverkehr sind 14 neue Netze angeschlossen worden. Außerdem wurden zahlreiche Fernsprechnetze für den internationalen Verkehr mit Deutschland, England, Frankreich und den Niederlanden geöffnet. Die vorhandenen 210 Fernsprechnetze waren 17 Fernsprechaufsichtsbezirken unterstellt. Die Netze haben im Berichtsjahre 2 056 550 Telegramme mittels Fernsprechers untereinander ausgetauscht. Die Leitungslänge der Ortsfernsprechnetze betrug 173 691 km, wovon 80 312 km unterirdisch verliefen. Für den Fern- und den internationalen Dienst waren 18 306 km Leitung im Gebrauch. Außerdem standen noch 12 373 km Leitung zur Verfügung, so daß sich die Gesamtleitungslänge auf 204 370 km oder 31,126 km mehr als 1907 belief. Die Zahl der am 31. Dezember 1908 vorhandenen Mikrophone betrug 39 478. Abonnements wurden u. a. ausgegeben 1. für den Sprechverkehr des Publikums mit den auf den Eisenbahnhöfen eingerichteten Sprechstellen, 2. für den belgischen Fernverkehr und 3. für den internationalen Verkehr. Ende 1908 hatten abonniert auf den Dienst zu 1. fünf, auf den Dienst zu 2. einundachtzig und auf den Dienst zu 3. vierzehn Personen. Von diesen entfielen elf auf den französisch-belgischen Verkehr mit täglich 30 Gesprächen von zusammen 4 Stunden 24 Minuten Dauer, eine auf den Verkehr mit dem Großherzogtum Luxemburg mit täglich 2 Gesprächen von 6 Minuten Dauer und zwei auf den Verkehr mit Großbritannien mit täglich 2 Gesprächen von zusammen 15 Minuten Dauer.

Die Zahl der Ende 1908 im Telegraphen- und Fernsprechdienste tätigen Angestellten belief sich auf 4330, d. s. 168 mehr als 1907. Hiervon waren 1913 männliche und 466 weibliche Beamte sowie 1872 männliche und 79 weibliche Unterbeamte. In der Zahl der Unterbeamten sind die Telegrammbesteller nicht einbegriffen. Außer den wirklichen Telegraphenbeamten wurden zum Hilfsdienste bei der Telegraphie und im Fernsprechwesen noch 5370 Eisenbahn-, Post-, Brücken-, Wege- usw. Beamte herangezogen. Das Finanzergebnis der Telegraphenverwaltung war folgendes:

| | | |
|---|---|---|
| Einnahme aus der Telegraphie .................. | 5 619 820 | frcs, |
| Einnahme aus dem Fernsprechwesen ............. | 9 573 009 | - |
| zusammen .... | 15 192 829 | frcs, |
| Gesamtausgabe .................................. | 9 249 701 | - |
| mithin Überschuß .... | 5 943 128 | frcs. |

Bei dieser Rechnung sind die Kosten für Neuanlagen, die sich im Jahre 1908 auf 8 087 812 frcs belaufen haben und auf den außerordentlichen Etat übernommen werden, nicht berücksichtigt worden. Das gesamte Anlagekapital der Telegraphen- und Fernsprechverwaltung betrug Ende 1908 72 654 759 frcs.

Auch von dem letzten, mit »Marine« überschriebenen Teile des belgischen Rechenschaftsberichts verdienen einige Angaben unsere Aufmerksamkeit. Der belgische Staat hatte hiernach Ende 1908 im ganzen 61 Hafen- oder zur Handelsflotte gehörende Schiffe zu seiner Verfügung. Darunter befanden sich 23 Dampfer, von denen ein Teil den Reise- und Postverkehr zwischen Ostende und Dover vermittelte. Die Zahl der auf diesem Wege nach Großbritannien reisenden Personen stieg im Berichtsjahr auf 155 578 (2732 mehr als 1907). An Postpaketen (colis postaux) wurden auf dieser Linie befördert 437 884 Stück im Gewichte bis zu 3 kg (9607 mehr als 1907) und 28 351 Stück im Gewichte über 3 bis zu 5 kg (740 weniger als 1907). Außerdem nahmen diesen Weg noch 29 340 Stück sogenannte petits colis bis zu 5 kg und 12 717 petits colis über 5 bis zu 10 kg. Die petits colis sind keine colis postaux, sondern Pakete, die durch Privatgesellschaften befördert werden.

---

## Literaturverzeichnis zur deutschen Postgeschichte.

Von E. Kießkalt, Postsekretär in Nürnberg.

Seit längerer Zeit schon mit dem Studium der deutschen Postgeschichte beschäftigt, begann ich bald ein Verzeichnis aller Werke anzulegen, die sich mit diesem Gegenstande befassen. Auch Nachschlage- und Sammelwerke, Jahrbücher usw., die größere und wichtigere Abhandlungen über das Postwesen und dessen Geschichte enthalten, habe ich in dieses Verzeichnis mitaufgenommen, dessen Grenze aber mit dem Jahre 1872 gezogen, da die seitdem erschienenen wichtigeren Werke von dieser Zeit ab ohnehin im Postarchiv und im Archiv für Post und Telegraphie besprochen wurden.

Im Archiv 1909, S. 144 ff., erschien ein Aufsatz von Dr. Görs: »Post-Literatur aus dem 17. und 18. Jahrhundert«. Die in jener Zusammenstellung aufgeführten Bücher sind hier außer Betracht gelassen.

Endlich habe ich meiner Arbeit noch ein Verzeichnis angefügt, das die in älteren öffentlichen Zeitschriften erschienenen Aufsätze die sich auf das Postwesen der früheren Zeit beziehen, enthält — soweit sie mir eben bekannt wurden.

1619. Thom. Garzonus. Allgemeiner Schauplatz vnd Zusammenkunft aller Professionen x. x. (Postillione und Postboten S. 352 f.) Frankfurt a. M.

1698. Chr. Weigel. Abbildung derer gemeinnützlichen Hauptstände x. x. (Postillione und Postboten S. 160—165). Regensburg.

1721. Dr. Georg Paul Hönn. Betrugslexikon, worinnen die meiste Betrügereyen in allen Ständen ...... entdecket (Postboten und Briefträger S. 70/71; Postmeister S. 288—290; Postillione S. 290/291). Coburg (2. Aufl.).

1730. J. J. Moser. Des Heil. Röm. Reichs Conclusa 1730. (U. a. das Botenwesen der Städte Cölln u. Bremen betr.)



17..? J. J. Moser. Bibl. jur. publ.: Anmerkungen zur Wahlkapitulation Carls VII. Tl. II S. 676—690 § 13.

1773. J. J. Moser. Teutsches Staatsrecht. Tl. V S. 1, 262 ff. Von kaiserlichen Regierungsrechten Tl. II S. 645, 671.

1784. Hausen'sche Staatsmaterialien u. histor.-polit. Aufklärungen (Ursprung und Geschichte der teutschen Posten und der ältesten und berühmtesten teutschen Postmeister).

1787. Joh. Chr. Wilh. v. Steck. Abmüßigungen (Ursprung und wohltätige Wirkung der Postanstalten).

1788. Hofrat Prof. Siebenkees. Über das Geheimnis der Posten. Frankfurt a. M. u. Leipzig.

1792. Joh. Stef. Pütter. Institutiones juris publ. Germ.: (de jure postarum).

1793. Joh. Stef. Pütter. Anleitung zum teutschen Staatsrechte. II. Tl. 2. Bd. 3. Kap.: »Über das Postwesen«. Bayreuth.

1793—1807. Akten der fürstl. Thurn und Taxisschen Postverwaltung, das Postwesen in Bayern und Tirol betreffend. 9 Bde.

1803. Paul Friedr. Carl Reinhold. Über das Postwesen und die Art der Einrichtung desselben in Hinsicht auf das allgemeine Beste, den Nutzen und die Bequemlichkeit des Publikums. Göttingen.

1803. Die Postgeheimnisse oder die hauptsächlichsten Regeln, welche man bey Reisen und bey Versendungen mit der Post beobachten muß, um Verdruß und Verlust zu vermeiden. (Handelt nur von niederer Postpraxis.) Leipzig.

1808. Heerfeld. System der Posteinrichtung. Frankfurt a. M.

1808. Grundlagen der Postkunst. Bayreuth.

1808. Postnotizen. Einleitung einer schriftstellerischen Bearbeitung des Postwesens. Bayreuth.

1809. Dr. Joh. Chr. Fick. Neues Handbuch für Reisende jeder Gattung durch Teutschland und die angrenzenden Länder. Nürnberg.

1810. Dr. J. G. Krünitz. Ökonomisch-technische Enciclopädie.

1810—1812. Post- und Reisehandbuch für Deutschland, Frankreich, Helvetien, Italien, Spanien und die nordischen Reiche. 2. Aufl. Nürnberg u. München. 3 Jahrgänge.

1811. Dr. Joh. Ludw. Klüber. Das Postwesen in Teutschland, wie es war, ist und sein könnte. Erlangen.

1812. J. D. G. Memminger. Cannstatt und seine Umgebung. (Enthält Beiträge über die ehemalige Post in Cannstatt.) Stuttgart.

1814. Patriotische Wünsche, das Postwesen in Teutschland betreffend. Weimar.

1815. Widerlegung verschiedener, der fürstl. thurn- und taxisschen Postadministration in einer Druckschrift gemachten Beschuldigungen. (Als Manuskr. gedr.)

1817. (v. Imhof.) Über Postanstalten nach ihrem Finanzprinzip und über die Herrschmaximen der Postregieen. Nachtrag dazu: Bitten, Winke und Ansichten über das Postwesen. Halle a. S.

1819. Kurze Beleuchtung der Verhandlungen über eine der wichtigsten Angelegenheiten des Postwesens in Bayern. Von einem bayer. Postbeamten.

1819. Sendschreiben eines Oberpostbeamten an den k. b. Hofkammerrath M. Wankel.

1819. F. W. Heidemann. Practische Bemerkungen über das Postwesen.

1819. W. H. Matthias. Darstellung des Postwesens in den k. preuß. Staaten.

1820. Bitten, Winke und Ansichten über das Postwesen in Bayern.
1820. F. v. Emmerich. Zeitschrift für das Postwesen, besonders für jenes der Deutschen Bundesstaaten.
1820. Vischer. Allgemeine geschichtliche Zeittafel des Postwesens. Stuttgart?.
1821. L. H. v. Jacob. Die Staatswissenschaft theoretisch und praktisch dargestellt und erläutert durch Beispiele aus der neueren Finanzgeschichte europäischer Staaten.
1825. Des Postberufes Licht- und Schattenseiten.
1826. Gouin. Versuch einer Geschichte über die Einrichtung der Posten in Frankreich.
1827. Sammlung aller europäischen Postverordnungen.
1828—1845. Archiv für das Postwesen. Frankfurt a. M.
1829. v. Herrfeldt. Archiv der Postwissenschaft.
1830. C. A. F. v. Malchus. Handbuch der Finanzwissenschaft und Finanzverwaltung.
1832. W. H. Matthias. Über Posten und Postregale mit Hinsicht auf Volksgeschichte, Statistik, Archäologie und Erdkunde. 2 Bde. Berlin.
1835. Dr. Chr. Ferd. Müller. Über die de recepto actio in ihrer Anwendbarkeit auf die heutigen Postanstalten.
1836. (B. Kipp.) Das Deutsche Postwesen. Patriotische Wünsche und Bemerkungen. Wiesbaden.
1836. Otto E. Funkhänel. Über die Anwendbarkeit der prätorischen de recepto actio auf die Ersatzverbindlichkeit der heutigen Postanstalten nach gemeinem Rechte.
1837. Die Transport-Wissenschaft.
1837. Rowland Hill. Post office reform, its importance and practicability. London.
1838. Friedr. List. Das Nationaltransportsystem in volks- und staatswirtschaftlicher Beziehung.
1838. F. A. Scholl. Das württembergische Postwesen. Eine systematische Darstellung der Organisation der württ. Postanstalten in ihren inneren und äußeren Verhältnissen. Stuttgart.
1840. J. C. Klüber. Öffentliches Recht des deutschen Bundes und der Bundesstaaten.
1841. C. v. Rotteck und C. Welker. Staatslexikon oder Enciclopädie der Staatswissenschaften.
1842—1851. Wilh. Görges. Deutscher Postalmanach. 10 Jahrgänge.
1843. Dr. C. F. Müller. Über die Reform des Postwesens in Deutschland.
1843. Eine Stimme über das deutsche Postwesen, mit besonderer Berücksichtigung der Portoermäßigungsfrage.
1844. Karl Stängel, Oberjustizrat. Das deutsche Postwesen in geschichtlicher und rechtlicher Beziehung von seinem Ursprunge bis auf die neueste Zeit, nebst Erörterungen über das Verhältnis Preußens zu dem § 13 des Reichsdeputationshauptschlusses von 1803; über das Postrecht Württembergs und das rechtliche Verhältnis der Post zu den Eisenbahnen. Stuttgart.
1844. R. Mohl. Abhandlung über das rechtliche Verhältnis der taxisschen Post zu den Staatseisenbahnen. (Zeitschr. f. d. gesamte Staatswissenschaft, Tübingen.)
1844. »Von einem Unpostalischen«. Die taxisschen Posten und die Posttaxen, oder Post, Staat und Publicum. (Constitut. Jahrbücher v. Weil, Band I. Stuttgart 1844.)



1845. Dr. C. F. Müller. Die fürstlich thurn und taxisschen Posten und Posttaxen. Antwort an die konstitutionellen Jahrbücher. Jena 1845.
1845. Die Post und die Eisenbahnen im Königreich Württemberg.
1845. Die taxissche Post und die konstit. Jahrbücher. (Konstit. Jahrbücher von Dr. K. Weil, Stuttgart.)
1845. Denkschrift für die Erstrebung der Einheit im deutschen Postwesen durch die Trennung des Briefpostwesens vom Fahrpostwesen und die innigere Verbindung des letzteren mit den Eisenbahn-Unternehmungen.
1845. J. v. Herrfeldt. Die Postreform, ihr Anfang, Fortgang und die Mittel zu ihrer Vollendung.
1846. J. Gammius, großhzgl. mecklenb. Postsekretär. Die deutsche Postreformfrage, oder welche Hindernisse stehen einer zeitgemäßen Reform des deutschen Postwesens entgegen und wie sind sie zu beseitigen. Parchim und Ludwigslust.
1846. Magnus Graf v. Moltke. Über die Einnahmequellen des Staates; darin u. a. »Das Postregale«. Hamburg.
1846. Über die Vorrechte der Postanstalt im Königreich Sachsen. (Wochenbl. f. d. Transportwesen von A. Vogtherr, Jahrg. 1846, Nr. 38—41.)
1847. Dr. Wöniger. Über preußische Postreform. (Börsennachrichten von der Ostsee.)
1847. C. F. Müller. Das deutsche Postwesen in geschichtlicher und rechtlicher Beziehung von K. Stängel, Oberjustizrat. Beleuchtet und mit Urkunden versehen. Quedlinburg u. Leipzig.
1847. Das preußische Postwesen. Eine Darstellung seines gegenwärtigen Zustandes, seiner inneren Einrichtung und der Rechte und Anforderungen des Publikums an dasselbe. Von einem Sachverständigen. Elberfeld u. Iserlohn.
1847. R. Schottelius, Postinspektor in Braunschweig. Zur deutschen Postfrage. (Als Manuskr. gedr.) Braunschweig.
1847. Die Aufsicht des Staates über die Posten. (Zeitschr. f. d. gesamten Staatswissenschaften v. Volz, Schütz und R. Mohl, Heft I. Tübingen.)
1847. Julius v. Wickede. Die Notwendigkeit einer Reform des deutschen Postwesens. (Konstit. Jahrbücher von Dr. K. Weil, Stuttgart.)
1847. Wilhelmy. Ob der Postbeamte Ursache habe, mit seiner Stellung zufrieden zu sein.
1847—1850. G. F. Hüttner. Beiträge zur Kenntnis des Postwesens. 4 Jahrgänge.
1847. F. F. Mayer. Sammlung der württembergischen Gesetze inbetreff des Post- und Landbotenwesens.
1847. v. Bassewitz. Die Kurmark Brandenburg. (Über den Zustand des Postwesens.)
1848. C. v. Negelein. Kurzgefaßte geschichtliche Darstellung des Postwesens in Deutschland. — Als Einleitung zur Beantwortung der Frage über die Bildung eines gemeinsamen deutschen Postwesens.
1848. C. F. Hüttner. Die Centralisierung der deutschen Posten.
1848—1849. Mitteilungen des Berliner Postbeamtenvereins.
1849. C. F. Jahn. Die Gründung der kurbrandenburgischen Staatspost.
1849. C. F. Hüttner. Die kgl. sächs. Post-Porto-Taxen nach und aus dem Auslande.
1849. Derselbe. Die Postverfassung des Königreichs Sachsen. Nach amtl. Quellen dargestellt.
1851? Dr. J. Herz. Die Postreform im deutsch-österr. Postverein.

1851. Dr. C. F. Rau. Grundsätze der Finanzwissenschaft.
1852. N. Weinhagen. Preußischer Postkodex. Handbuch f. d. corresp. Publikum und für Postbeamte.
1852. Der Postverkehr. Notwendiges Hilfsbuch f. d. corresp. und reisende Publikum, insbesondere für Postbeamte.
1852. G. F. Hüttner. Das Briefpostwesen des kgl. sächsischen Postbezirks in seiner neuesten veränderten Einrichtung.
1853. A. Vogtherr, fürstl. taxisscher Postrevisor in Frankft. (M). Nachrichten über das Transportwesen. (Seit 1. Juli 1853; früher gab derselbe heraus das »Wochenblatt f. d. Transportwesen«.)
1853. R. Hoppe, preuß. Postrat. Das preußische Posthaltereiwesen, seine Beziehungen zur Administration, seine Mängel und seine Umgestaltung. Coblenz.
1854—1858. G. F. Hüttner u. V. Fridemann. Das Postwesen unserer Zeit. 5 Jahrgänge.
1857. Das deutsche Postrecht nach der bundesgesetzlichen Bestimmung, unter Garantie acht europäischer Mächte. (Archiv f. d. öffentl. Recht des deutschen Bundes. Herausgeg. von Dr. J. T. B. v. Linde. Gießen. Bd. II Heft 2 u. 3.)
1858? Geschichtliche Darstellung der Entwickelung des Postwesens in Bayern während der ersten 50 Jahre 1808—1858. (Anscheinend anläßlich der bayer. Landtagsverhandlungen als Beilage erschienen; aber unter welchem Titel, wo und wann?)
1859. Heinrich Stephan. Geschichte der preußischen Post. Berlin.
1865. Zur deutschen Postreform. Ein Beitrag zur Darlegung der wesentlichsten Mängel und notwendigen Reformen des deutschen Postwesens. Mit Anhang: Notwendigkeit der Beseitigung der Taxisschen Postwirtschaft. Bremen.
1868. Hartmann. Entwickelungsgeschichte der Posten.

Verzeichnis der Zeitschriften, in welchen Aufsätze über das Postwesen der deutschen Staaten erschienen sind:

Allgemeiner Anzeiger der Deutschen. Jahrg. 1807, Nr 244, 330; 1808, Nr. 21;*) 1809, Nr. 21, 91, 244; 1810, Nr. 96, 297, 298, 300, 339; 1811, Nr. 132, 284, 294; 1812, Nr. 137, 182; 1814, Nr. 81, 205, 228; 1816, Nr. 11, 31, 79, 139, 247.
Allgemeiner deutscher Anzeiger. 1817, Nr. 114; 1819, Nr. 112.
Allgemeine Haller Litteratur-Zeitung. 1817, Nr. 203.
Allgemeine Handlungszeitung. 1814, Nr. 110; 1816, Nr. 60.
Allgemeiner Kameral-Correspondent. 1808, Nr. 79; 1814, Nr. 147.
Allgemeine Litteraturzeitung. (Jena.) 1807, Nr. 291; 1812, Nr. 10; 1814, Nr. 110; 1815, Nr. 18; 1818, Nr. 209.
Allgemeine Preußische Zeitung. 1847, Nr. 102.
Allgemeine Zeitung. (Augsburg, später München.) 1817, Nr. 308; 1818, Nr. 222; 1819, Beil. Nr. 68, Nr. 161, 225, 235.
Bayerische Landtagszeitung. 1819, Nr. 151, 152, 263, 275, 278; Beil. zu Nr. 330, 350.
Büschings wöchentliche Nachrichten. (Histor.-polit.-statistische und ökonomische Beyträge zur Vaterlandsgeschichte.) Stück IX Jahrg. 18??.
Correspondent von u. für Deutschland. 1819, Nr. 154.

*) Beschwerden über den Postzwang, Nachlässigkeiten in der Beförderung und Umherschicken der Sendungen.



Deutsche allgemeine Zeitung (Wien) v. 10. Febr. 1850.*)
Deutscher Merkur. (Neue Stuttgarter Zeitung.) 1819, Nr. 95.
Deutsche Vierteljahrsschrift. (Stuttgart.) 1847, Heft I;**) 1858, Heft III.***)
Frankfurter Oberpostamtszeitung. 1814, Nr. 332; 1815, Nr. 63.
Frankfurter Zeitung v. 19. April 1907.
Göttinger gelehrte Anzeigen. 1803, Nr. 192; 1812, Nr. 55; 1816, Nr. 177; 1814, Nr. 54.
Hamburger unparteiischer Korrespondent. 1809, Nr. 22.
v. Hartlebens Justiz- u. Polizey-Fama. 1802, Nr. 148, 149; 1803, S. 654, 757, 855; 1804, S. 1189; 1808, im Februar; 1816, Nr. 2, 3, 18.
Heidelberger Jahrbücher der Litteratur. 1818, Nr. 47.
Journal de Francfort. 1819, Nr. 221.
Kaiserliche Wiener Zeitung. 1817, Nr. 297.
Leipziger allgemeine Litteraturzeitung. 1814, Nr. 318; 1818, Nr. 224.
Litterar. Monatsbericht f. bayer. Staats- und Geschäftsmänner. 1817. Oktober-Nummer.
Minerva. 1808, S. 432.
Morgenblatt. 1811, Nr. 122. (Hohes Postporto.)
Neue Stuttgarter Zeitung. 1819, Nr. 95, 126.
Oppositionsblatt. 1817, Nr. 148 ff.; 1819, Nr. 99, 155, 221.
Rheinischer Beobachter. 1847, Nr. 261, 277.
Rhein- und Moselzeitung. 1847, Nr. 221.
Schwäbischer Merkur. 1806, Nr. 46; 1817, Nr. 157, 211, 237; 1818, Nr. 5, 32, 84, 88, 100, 176, 237; 1819, Nr. 38, 82, 196, 200.
Volksfreund aus Schwaben. 1818, Nr. 20.

---

## Gliederung und Dienstverhältnis der Unterbedienungen bei der preußischen Postverwaltung.

Von Raab, Ober-Postpraktikant in Köslin.

(Schluß.)

Zu der Gruppe der kontraktlichen Diener gehörten vornehmlich die Landbriefträger, Postfußboten†), Stadtpostboten, Paketträger, Briefkastenleerer, Wagenwascher, Postbegleiter, Posthauswächter u. a. Auch zur Beschäftigung auf Kontrakt sollten möglichst versorgungsberechtigte Militärpersonen angenommen werden. Der Anspruch und die sonstigen Verhältnisse der Bewerber aus dem Militärstande wurden in derselben Weise eingehend geprüft wie bei denen, die sich um Anstellung als Unterbeamte bewarben. Auf Grund der Liste, die über die geführt wurde, die den Ansprüchen allgemein oder für besondere Stellen genügt hatten, erfolgte dann die Einberufung meist in der

*) Briefgeheimnis betreffend.
**) Das deutsche Postwesen und dessen künftige Gestaltung.
***) Zur Geschichte des Deutsch-Österreichischen Postvereins.
†) Die Postfußboten hießen früher auch Fuß-Postillione, sie behielten die Amtsbezeichnung Postfußbote selbst dann, wenn sie die Postbeförderung mit Pferd und Wagen auszuführen hatten.

Reihenfolge der Eintragung; hierbei sollten aber die, die einen zu großen Umzug zum Orte der Beschäftigung unternehmen mußten, hinter den näher wohnenden zurückstehen. Übrigens war die Aufnahme in die Liste für kontraktliche Diener, die Abweisung, die Ablehnung einer Stelle usw. ohne Einfluß auf die etwaige Führung in der Exspektantenliste.

Das Dienstverhältnis zur Postverwaltung war durch den Kontrakt bestimmt, der den Umfang der Leistungen, die jährliche Löhnung, die Kaution usw. feststellte. Der Kontrakt wurde mit den Landbriefträgern*), Paketträgern und Postfußboten nach allgemein eingeführten Formularen, mit anderen Personen nach Befinden der Ober-Postdirektion abgeschlossen, und zwar entweder auf bestimmte Dauer oder auf unbestimmte Zeit mit vierwöchentlicher Kündigung.

Im einzelnen bestanden bei der kontraktlichen Beschäftigung folgende Grundsätze. Diejenigen kontraktlichen Diener, denen bei ihren Dienstverrichtungen Postsendungen anzuvertrauen waren, wurden vereidigt. Zur Ausübung eines bürgerlichen Gewerbes, zur Annahme von Vormundschaften und Ehrenämtern in der Gemeinde war die Genehmigung der Ober-Postdirektion erforderlich.**) Die Kaution (S. 368) durfte allgemein durch monatliche Abzüge, gewöhnlich im Betrage von einem Viertel der Monatslöhnung, gebildet werden; die Verschreibung der Kaution wurde wie bei Hilfsunterbeamten verlangt. Das Verbot des Eingehens von Wechselschulden usw. und die Anordnungen über die Prüfung der Vermögensverhältnisse galten für sie wie für die Unterbeamten.

Die Festsetzung der Löhnung innerhalb der etatsmäßigen Grenzen war Sache der Ober-Postdirektion; maßgebend sollten dabei einerseits die örtlichen Lebensmittelpreise, die Beschwerlichkeit der Leistung und der ortsübliche Tagelohn sein, anderseits gewisse Höchstsätze, deren Überschreitung ausführlich begründet werden mußte. Als Löhnung wurde gezahlt: den Wagenwaschern 1 bis $1^1/_2$ Sgr. für einen Wagen, den Postfußboten 5 Sgr. für jede »Tour-Meile«, und wenn auch auf dem Rückwege Postsendungen zu befördern waren, $2^1/_2$ Sgr. für die »Retour-Meile«, den anderen kontraktlichen Dienern 120 Taler jährlich. Wenn sie einen Unterbeamten vertraten, so bezogen sie neben dem Tagegelde für die Stellvertretung ihre Löhnung fort, mußten aber auch ihre eigenen Dienstobliegenheiten entweder selbst mitbesorgen oder auf ihre Kosten verrichten lassen. Ebenso behielten sie ihre Löhnung für die Dauer gewöhnlicher Landwehrübungen und hatten dann für ihre Stellvertretung zu sorgen. Sie durften die Dienstkleidung der Unterbeamten anlegen; die Regel bildete jedoch bei den Landbriefträgern die bürgerliche Kleidung, zu der sie die Dienstmütze und ein Armschild anzulegen hatten, bei den übrigen kontraktlichen Dienern die Dienstmütze und seit 1848 eine dunkelblaue leinene Bluse mit schwarzem Ledergurt. Die Dienstkleidung mußten sie sich für eigene Rechnung beschaffen und unterhalten; diejenigen, denen Bekleidungstücke vor dem 1. April 1850 unentgeltlich geliefert worden waren, und deren Kontrakt an diesem Tage zu Recht bestand, erhielten als Entschädigung eine Vergütung — die Paketträger 2 Taler, die Postfußboten 3 Taler jährlich — für so lange, als jener Kontrakt in Kraft blieb.

---

*) Danach mußten die Landbriefträger alle ihnen übergebenen Sachen bestellen und zu ihrer Fortschaffung u. U. einen Beiboten auf ihre Kosten und ihre Gefahr annehmen; dasselbe galt für die Beförderung der Postsachen durch die Postfußboten die Beförderung hatte binnen der im Stundenzettel vorgeschriebenen Frist zu geschehen.

**) Siehe die ***) Anmerkung auf S. 364.



Den Disziplinarstrafgesetzen, dem Defektenverfahren, der Regelung von Dienst- und Privatschulden waren die kontraktlichen Diener in gleicher Weise wie die Unterbeamten unterworfen. Bei Erkrankung stand ihnen kein Anspruch auf Weitergewährung der Löhnung zu; die Ober-Postdirektionen waren jedoch ermächtigt, sie ihnen unter den für die Hilfsunterbeamten oben erörterten Bedingungen und für den gleichen Zeitraum zu lassen und die Vertretungskosten auf die Postkasse zu übernehmen. Auch während einer Beurlaubung galten für die Lohnzahlung und Vertretung dieselben Grundsätze wie für die Vergütung und Vertretung der Hilfsunterbeamten; die Dauer des Urlaubs konnte wie bei den Unterbeamten bemessen werden. Ihre Vertreter erhielten, wenn sie aus der Postkasse bezahlt wurden, in der Regel nicht mehr als den Betrag der kontraktlichen Löhnung; andernfalls mußte die Notwendigkeit der Zahlung der höheren Summe von der Postanstalt bescheinigt werden. Bei Betriebsunfällen wurden sie ebenso wie die Unterbeamten behandelt. Nach fünfzehnjähriger tadelfreier Dienstzeit*) konnte ihnen die Berechtigung zur Versorgung als Postunterbeamte (s. S. 362) ursprünglich durch das General-Postamt, später durch die Ober-Postdirektion verliehen werden.

Die dritte Gruppe, die der P r i v a t - U n t e r b e a m t e n, war nur bei den Postexpeditionen zweiter Klasse vertreten**), wo der Vorsteher die Unterbeamtengeschäfte für seine Rechnung und Gefahr besorgen lassen mußte; er bezog dafür das Ortsbriefbestellgeld und die Wagenmeistergebühren.

Die Bewerber sollten mindestens 18 Jahre alt und schuldenfrei sein, sich vorwurfsfrei geführt haben und lesen und schreiben können; zu ihrer Annahme war die Genehmigung der Ober-Postdirektion erforderlich. Abgesehen von der Vereidigung war die Regelung ihrer Dienstverhältnisse im großen und ganzen dem Amtsvorsteher überlassen, der sie unterhielt und für ihre Handlungen und Unterlassungen verantwortlich war. So stand ihm zu, seinen Privatunterbeamten die Genehmigung zur Ausübung eines bürgerlichen Gewerbes und zur Annahme von Vormundschaften oder Ehrenämtern in der Gemeinde zu erteilen. Er stellte ihnen auf Verlangen Dienstzeugnisse aus, die jedoch der Ober-Postdirektion zur Prüfung vorzulegen waren.***) Ferner stand ihm frei, Kaution zu fordern. Nahm er eine Kaution in Anspruch, so mußte sie den von der Postverwaltung vorgeschriebenen Anforderungen entsprechen (Anlage 1) und auch bei der Ober-Postkasse hinterlegt werden; anderseits wurde sie aber nicht der Ober-Postdirektion verschrieben und demgemäß für ein neues Dienstverhältnis — wenn der Privatunterbeamte als solcher an einem anderen Orte, oder wenn er als Unterbeamter oder kontraktlicher Diener angenommen worden war — erst dann als haftend angesehen, nachdem sie der Amtsvorsteher ausdrücklich freigegeben hatte. Der Amtsvorsteher mußte für den guten Zustand der Dienstkleidung einstehen. Die Privatunterbeamten brauchten nur die für die Landbriefträger vorgeschriebene Kleidung zu tragen (Mütze und Armschild zum bürgerlichen Anzuge), konnten aber auch die Dienstkleidung der Unterbeamten anlegen; für den Wegfall bis 1850 etwa unentgeltlich gelieferter »Montierungsstücke« erhielten sie keine Vergütung, weil das nur »Gnadensache« gewesen war. Dem Amtsvorsteher war überlassen, bei Erkrankung seiner Privatunterbeamten für Vertretung und für den ordnungsmäßigen Fortgang der Geschäfte zu sorgen.

---

*) Vf. des General-Postamts vom 17. Juni 1852 (Postamtsblatt, S. 364).

**) In der Übergangszeit kamen Unterbeamte im Privatdienstverhältnisse noch bei Postanstalten jeder Gattung vor (s. S. 361).

***) Verordnung des Handelsministers vom 3. Januar 1852 (Postamtsblatt, S. 1).



Er konnte den Privatunterbeamten nach Ermessen Urlaub bewilligen und bestimmte auch, wie lange sie sich ohne Urlaub vom Amtsort entfernen durften.

Die Beamtenstellung der Privatunterbeamten kam außer in der Vereidigung noch dadurch zum Ausdrucke, daß sie den Disziplinarstrafgesetzen unterworfen waren, wenn auch nur wegen der Handlungen usw., die sie während ihrer Beschäftigung im Königlichen Dienste oder mit Bezug auf ihn begingen, und daß sich die Ober-Postdirektionen über ihre Vermögensverhältnisse unterrichtet zu halten und die Regelung von Schulden herbeizuführen hatten. Wie den kontraktlichen Dienern konnte die Ober-Postdirektion auch den Privatunterbeamten mit mindestens fünfzehnjähriger Postdienstzeit den Versorgungsanspruch verleihen. Militär-Versorgungsberechtigte blieben während der Beschäftigung als Privatunterbeamte im unverkürzten Genuß ihrer Militärpension.

In der Folgezeit blieb die Postverwaltung bemüht, das Dienstverhältnis der Unterbedienten weiter auszubauen und in Übereinstimmung mit dem wechselnden Bedürfnisse des Dienstes und des Staates zu regeln. Im Jahre 1867, dem letzten Jahre der preußischen Post, waren die Verhältnisse folgendermaßen weiter entwickelt.

Es gab Packmeister, Wagenmeister, Bureaudiener, Hausdiener, Briefträger, Paketbesteller, Kondukteure, Postbegleiter und Paketträger, Landbriefträger, Stadtpostboten und Postfußboten*), oft auch nur Postboten genannt.

Zu den Versorgungsberechtigten traten die hinzu, die ihren Anspruch in der Königlichen Marine erdient hatten.**) Den nur beschränkt Versorgungsberechtigten (s. S. 362) standen nicht mehr bloß die Kondukteurstellen, sondern auch die Stellen der Postbegleiter, die nun zu den Unterbeamten gehörten, offen.

Das Höchstgehalt für Wagenmeister in Berlin und für deren Gehilfen wurde 1863 auf 350 Taler, das Gehalt für die Briefträger in Berlin 1867 auf 350 bis 400, für die Unterbeamten bei den Ober-Postdirektionen auf 300 bis 350, für die Kondukteure und Postbegleiter auf 250 bis 400, für die sonstigen Unterbeamten auf 250 bis 350 Taler festgesetzt. Bei den mit Telegraphenstationen vereinigten Postanstalten erhielten die Unterbeamten, die im Telegrammbestellungsdienste mitverwandt wurden, eine Vergütung nach dem Satze von 1 Sgr. für jede am Orte bestellte Depesche; die Vergütung wurde am Monatsende gezahlt.***)

Unterbeamte, die an ihrem Anstellungsort entbehrlich wurden, sollten dadurch nicht brotlos, sondern anderswo untergebracht werden; kam hierbei nur e i n e Ober-Postdirektion in Betracht, so mußte diese den Unterbeamten unbedingt weiterbeschäftigen, auch wenn er sich nicht gut geführt hatte.†) Wo der Eilbestelldienst für Rechnung der Postkasse ausgeführt wurde, waren nach Bedürfnis besondere Expreßbriefträger anzustellen. Die Amtsbezeichnung »Packbote« fiel 1865 weg, die Inhaber der bisherigen Packbotenstellen erhielten die Benennung »Post-Bureaudiener«.††)

---

*) In dieser Reihenfolge war ihre Aufführung im Abrechnungsbuche mit der Ober-Postkasse vorgeschrieben.

**) Auf Grund des Gesetzes vom 6. Juli 1865 (Gesetzsammlung, S. 777) über die Versorgung der Militärinvaliden, das nach § 29 auch für die Kgl. Marine galt.

***) Regulativ über die Vereinigung von Telegraphenstationen mit den Orts-Postanstalten und über die Handhabung des Dienstes bei kombinierten Stationen vom 18. August 1862, § 16.

Für Verhinderungsfälle waren andere Personen — wie für die Eilbestellung der Briefe — eidlich zu verpflichten. Bei Stationen mit bedeutendem Verkehre sollten besondere Boten gegen feste Vergütung angenommen werden; diese Boten trugen die Postuniform und waren den Postanstalten untergeordnet (a. a. O. § 12).

†) Vf. des General-Postamts vom 27. April 1854 (Postamtsblatt, S. 171).

††) General-Vf. vom 13. Februar 1865 (Postamtsblatt, S. 51).

In die Gruppe der Unterbeamten nahm man 1864 die Landbriefträger *), 1865 die Paketträger**) auf, indem man ihr Dienstverhältnis folgendermaßen neu regelte. Sie wurden fortan — also zunächst nur die neu oder nach Lösung des bisherigen Kontrakts wieder eintretenden — entweder wie die sonstigen Unterbeamten angestellt oder »remuneratorisch« beschäftigt. Die Anstellung stand nur Militärversorgungsberechtigten zu, sie fand nur in den Stellen statt, die die volle Zeit und Tätigkeit des Inhabers in Anspruch nahmen. Die remuneratorische Beschäftigung war für die Stellen vorgesehen, die den Inhaber nicht voll beschäftigten; hierzu durften in Ermanglung von Militärversorgungsberechtigten auch andere Personen angenommen werden. Fand die Anstellung als Landbriefträger usw. aus der remuneratorischen Beschäftigung heraus statt, so konnte die in dieser zugebrachte Dienstzeit auf die sechsmonatige Probedienstzeit angerechnet und die Probezeit nach Umständen ganz erlassen werden. Die Besoldung sollte ohne Genehmigung des General-Postamts nicht über 180 Taler jährlich hinausgehen. Mußte das festgesetzte Einkommen wegen Verminderung der Leistungen verringert werden, so sollte der Landbriefträger usw. möglichst in eine andere, gleich hoch besoldete Stelle versetzt werden. Im Jahre 1867 wurde das bei Landbriefträgern und Paketträgern von früher her noch bestehende Kontraktsverhältnis nach Aufhebung der Kontrakte beseitigt, so daß nunmehr sämtliche Landbriefträger und Paketträger in die Klasse der Unterbeamten übergeführt waren.

Im Jahre 1860 gestattete der Handelsminister den Unterbeamten, statt weißer Beinkleider auch solche von grauem Drillich oder ungebleichter Leinwand, und denen, die hauptsächlich innerhalb des Amtes diensttätig waren, grautuchene Beinkleider ohne Vorstoß zu tragen.***) Alle etatsmäßigen Unterbeamten hatten seit 1863 am Kragen des Dienstrocks zwei goldene Plattschnüre, von denen die untere in jeder der beiden Ecken des Kragens bei den Packmeistern eine vierfache, bei allen übrigen eine einfache Schleife bildete.†) 1867 wurde den Eisenbahn-Postkondukteuren gestattet, während des Dienstes im Eisenbahnpostwagen blaue Drellkittel mit orangefarbenem Kragen und gleichen Einfassungen anzulegen, ebenso den im Postamte beschäftigten Unterbeamten während ihrer Tätigkeit in den Bureaus. Die Landbriefträger und Paketträger konnten sich allgemein statt des Dienstrocks der Bluse der kontraktlichen Diener oder des Drellkittels bedienen. Die Entschädigungen für die Unterhaltung der Dienstkleidung werden in der Postdienstinstruktion von 1867 nicht mehr erwähnt.

Bei einer Beurlaubung konnte nunmehr das Gehalt für die ersten 1½ Monate unverkürzt gezahlt werden, für weitere 4½ Monate wurde die Hälfte des Gehalts einbehalten, für die längere Dauer des Urlaubs fiel das Diensteinkommen weg. Jedoch unterblieb der Gehaltsabzug, wenn der Unterbeamte wegen Krankheit oder zur Herstellung der Gesundheit beurlaubt war, für die Zeit der unumgänglich notwendigen Abwesenheit.††) Zur Gewährung des Gehalts und zur Übernahme der Vertretungskosten auf die Postkasse wurden die Ober-Postdirektionen in demselben Umfang ermächtigt wie zur Beurlaubung (s. S. 366).

Bei Gelegenheit der Vollendung einer fünfzigjährigen Dienstzeit erhielten die Unterbeamten jetzt in der Regel das Allgemeine Ehrenzeichen, oder wenn sie das schon besaßen, bei besonderer Würdigkeit und gleichzeitiger Bedürf-

---

*) General-Vf. vom 25. Juli 1864.
**) General-Vf. vom 21. September 1865.
***) General-Vf. vom 18. Mai 1860 (Postamtsblatt, S. 183).
†) General-Vf. vom 19. Februar 1863 (Postamtsblatt, S. 29).
††) Königliche Order vom 4. August 1863.

tigkeit ein Allerhöchstes Gnadengeschenk von 50 Talern. Ferner hatte sich das General-Postamt vorbehalten, verdienten Unterbeamten die Berechtigung zu verleihen, an den beiden abgerundeten Ecken des Dienstrockkragens, seitwärts neben den Schleifen, je eine goldene Rosette zu tragen.*)

Als Hilfsunterbeamte bezeichnete die Postdienstinstruktion vom 1. Juli 1863 nicht nur diejenigen Unterbeamten, die außeretatsmäßige Stellen versahen, sondern auch die, die keine volle Stelle einnahmen und nur für gewisse Zeiten des Tages oder der Nacht aushilfsweise beschäftigt wurden. Sie bezogen demgemäß entweder Diäten oder Remuneration. Diese wie jene behielten sie, wenn sie wegen Krankheit oder zur Wiederherstellung der Gesundheit beurlaubt waren, und zwar für 4 Wochen, wenn sie sich außer Landes aufhielten, sonst für 6 Wochen; darüber hinaus in besonders begründeten Fällen (Not, Krankheit) bis zu 12 Wochen.

Die remuneratorisch beschäftigten Landbriefträger und Paketträger nahmen eine besondere Stellung ein, etwa zwischen den Hilfsunterbeamten und den kontraktlichen Dienern. Sie bezogen »Remuneration«, die sie auch während der gewöhnlichen Landwehrübungen behielten. Wenn ihnen die Vertretung eines Unterbeamten an ihrem Beschäftigungsort übertragen wurde, so erhielten sie seit 1867 einen »Remunerationszuschuß«, und zwar so, daß ihr fortlaufendes Diensteinkommen und der Zuschuß zusammen den Tagegeldsatz von 15 oder 20 Sgr. (s. S. 366) nicht überstiegen; in ihren eigenen Stellen wurden sie für Rechnung der Postkasse vertreten. Die Beschäftigung erfolgte unter dem Vorbehalte beiderseitiger vierwöchentlicher Kündigung. Ferner wurden sie bei der Versorgung in Unterbeamtenstellen wie die kontraktlichen Diener berücksichtigt, hatten auch eine ebenso hohe Kaution wie diese zu stellen und konnten sie ebenfalls durch monatliche Abzüge bilden lassen.

Die neuen Vorschriften über die Fortgewährung des Einkommens der Hilfsunterbeamten bei Krankheit usw. galten auch für die kontraktlichen Diener. Diese wurden wie die Unterbeamten zum Telegrammbestellungsdienst bei vereinigten Stationen herangezogen und erhielten dafür dieselbe Vergütung. Die Kautionsverschreibung wurde 1867 nur noch dann verlangt, wenn eine andere Person die Kaution bestellt hatte. In Übereinstimmung mit dem Gehalt und der Remuneration der Landbriefträger wurde nun auch für die kontraktlichen Diener der Höchstbetrag der Löhnung auf 180 Taler bemessen; ferner konnten Fähr- und Brückengeld und andere unvermeidliche Nebenausgaben auf die Postkasse übernommen werden.

Für die Privatunterbeamten endlich wurde den Postexpediteuren eine Vergütung bis zu 100 Talern jährlich zugestanden, wenn die ihnen überlassenen Gebühren (Wagenmeistergebühren, Ortsbrief- und Zeitungsbestellgeld) die Kosten für die Besorgung der Unterbeamtengeschäfte nicht deckten. Diese Vergütung galt dann auch für die Mitwahrnehmung der Unterbeamtengeschäfte durch die Privatunterbeamten bei der mit der Expedition vereinigten Telegraphenstation.**)

Die Art der Tätigkeit der verschiedenen Unterbedienungen ergibt sich im allgemeinen aus ihrer Amtsbezeichnung.

Eingehend behandelt und geregelt waren die Dienstpflichten in gedruckten oder handschriftlichen Instruktionen, für die kontraktlichen Diener

*) Diese Auszeichnung wurde dann, wenn das Gnadengeschenk nicht in Frage kam, mit einer Titelverleihung verbunden; so wurde einem Jubilar (Posthausdiener) durch Ministerialreskript vom 11. Juli 1861 der Titel »Ober-Wagenmeister« beigelegt.

**) Regulativ usw., § 14.



hauptsächlich im Kontrakt, in dem dann noch auf etwaige besondere Anweisungen ausdrücklich hingewiesen werden sollte. Die Instruktionen für die Kondukteure auf gewöhnlichen Poststraßen, für Eisenbahnpostkondukteure, Briefträger, Wagenmeister, Packmeister und Packboten, ferner für Landbriefträger und für Begleiter der Postbeförderungen zwischen den Posthäusern und Bahnhöfen waren vom General-Postamt herausgegeben, andere von den Ober-Postdirektionen nach Bedarf und unter Beachtung der in der Postdienstinstruktion enthaltenen allgemeinen Anordnungen festgestellt. 1855 trat zu den vom General-Postamt herausgegebenen Instruktionen die für Postbureaudiener, 1867 die für Paketbesteller hinzu; gleichzeitig überließ das General-Postamt die besondere Anweisung der Packmeister und Wagenmeister sowie die der Expreßbriefträger nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse den Ober-Postdirektionen.

Jeder Unterbediente mußte mit der für ihn in Betracht kommenden Dienstanweisung, oder wenn er mehrfache, in verschiedenen Dienstanweisungen geregelte Geschäfte zu besorgen hatte, mit allen diesen Dienstanweisungen versehen sein.

Das General-Postamt verwandte besondere Sorgfalt darauf, den Unterbeamten eine zuverlässige Anweisung für ihre Obliegenheiten in die Hand zu geben, und ließ, da Neuerungen sich häuften, die Instruktionen oft neu bearbeiten. Beispielsweise erschienen neue Ausgaben der Instruktion für die Ortsbriefträger in den Jahren 1853, 1855, 1858, 1863 und 1866, für die Landbriefträger 1853, 1855, 1857, 1858 und 1864, für die Bureaudiener 1857, 1858 und 1866.

Im engen Zusammenhange mit der Regelung des Dienstverhältnisses standen die Einrichtungen und Anordnungen, die die preußische Postverwaltung für die Wohlfahrt ihrer Unterbedienten traf.

Die erste derartige Maßnahme war die Errichtung des Postarmenfonds*) im Jahre 1713; er war zwar zunächst nur für die Postillione bestimmt, wurde jedoch bald auch zur Unterstützung dienstunfähiger Unterbeamten und ihrer Hinterbliebenen je nach dem Stande seiner Mittel mitverwandt. Die Grundsätze über die Beteiligung der Unterbedienten an diesem Fonds wurden mit den wechselnden Bedürfnissen wiederholt geändert; sie waren im Jahre 1854 im wesentlichen wie folgt festgestellt. Bei Erfüllung gewisser Bedingungen — beispielsweise mußten die Unterbeamten Beiträge geleistet, eine mindestens zehnjährige Postdienstzeit zurückgelegt haben, unbemittelt, erwerbsunfähig und würdig sein — wurden aus der Postarmenkasse an dienstunfähige frühere etatsmäßige Unterbeamte und an Witwen im Dienste verstorbener Unterbeamten entweder fortlaufende Unterstützungen gewährt — sie wurden am 1. April und 1. Oktober oder nur zu einem dieser Zeitpunkte gezahlt —, oder zeitweilige Unterstützungen, oder Erziehungsgeld (für Knaben bis zum vollendeten 17., für Mädchen bis zum vollendeten 15. Lebensjahr), und zwar zwischen 20 Sgr. und 3 Taler monatlich im voraus für ein Kind, oder das General-Postamt verlieh Freistellen für Knaben in den Waisenhäusern zu Kl.-Glienicke und Bunzlau. Zeitweilige Unterstützungen aus der Postarmenkasse erhielten in besonderen Fällen auch noch diensttätige Unterbeamte, in der Regel aber nur zur Bestreitung bedeutender Kosten für Arzneien und Arzt und als Schulgeldbeihilfe bei großer Kinderzahl.

Für die kontraktlichen Diener waren die Leistungen der Postarmenkasse eng beschränkt worden, um die Kasse nicht durch die große Zahl der kontraktlichen Diener zum Nachteil ihrer sonstigen Aufgaben zu sehr zu belasten. Man hatte deshalb aus dieser Gruppe allein die Postfußboten und seit 1851 die Stadt-

*) S. die Darstellung der Geschichte des Fonds im Archiv 1873, S. 89 ff.



postboten*) wie die Unterbeamten abtragspflichtig (1 v. H. des Diensteinkommens) gemacht und also auch nur diesen beiden nach zehn Postdienstjahren Ansprüche an die Kasse eröffnet, und zwar lediglich Aussicht auf zeitweilige Unterstützungen für sie selbst im Dienste und nach dem Ausscheiden aus dem Dienste wegen Krankheit oder Altersschwäche, oder, wenn sie im Dienste starben, für ihre Witwen. Diese Vorschriften blieben auch bei der Neuregelung des Dienstverhältnisses der Landbriefträger und der Paketträger (s. S. 395) unverändert bestehen, da man weder diese noch jene abtragspflichtig gemacht hatte; es wurde vielmehr ausdrücklich angeordnet, daß außergewöhnliche Unterstützungen an Landbriefträger unzulässig seien, und daß zu solchen Unterstützungen an dienstunfähig gewordene Landbriefträger und an Witwen von Landbriefträgern die Genehmigung des General-Postamts erforderlich sei. Da jedoch Landbriefträger infolge ihrer beschwerlichen Dienstleistungen häufig durch Unglücksfälle, Krankheiten usw. in unverschuldete Bedrängnis gerieten, so brachte die Postverwaltung fortan zu außergewöhnlichen Löhnungszuschüssen in dergleichen Fällen einen Unterstützungsfonds für Landbriefträger im Etat aus. Einem Landbriefträger sollten daraus in einem Jahre jedoch nicht mehr als 10 Taler zugewendet werden. Auf den Bezug einer Pension war den Unterbeamten in der Regel kein Anspruch eingeräumt, zu ihrer Bewilligung bedurfte es vielmehr im allgemeinen der Genehmigung des Königs.**) Hieran änderte auch das Pensions-Reglement vom 30. April 1825 nichts, da sich dieses auf die nur für bestimmte Zeit oder auf Kündigung angenommenen Unterbeamten nicht bezog. Nur auf die aus früherer Zeit noch vorhandenen, mit Pensionsanspruch angestellten Unterbeamten fanden seine Bestimmungen Anwendung. Diese Unterbeamten waren verpflichtet, die vorgeschriebenen Beiträge zum Pensionsfonds (laufende — 1 v. H. bei den Diensteinkommen bis 400 Taler — und einmalige) zu entrichten. Nach zurückgelegtem 15. Dienstjahre standen ihnen $^2/_8$ ihres Gehalts als Ruhegehalt zu, vom 20. bis 25. Dienstjahre $^3/_8$ und dann weiter alle 5 Jahre steigend um $^1/_{16}$ bis zu $^6/_8$, die also mit dem 50. Dienstjahre erreicht wurden. Ferner wurde den ehemaligen Militärpersonen beim Ausscheiden aus dem Postdienste die Militärpension, die ihnen nach ihrem früheren militärischen Verhältnisse gebührte, wiedergewährt.

Allen übrigen Unterbeamten stand zwar kein Anspruch auf Versorgung zur Seite, sie waren jedoch tatsächlich hinreichend sichergestellt, da für sie in der Regel eine Gnadenpension vom König erwirkt wurde. Seit 1848***) bewilligte der Handelsminister als Chef des Postwesens die Gnadenpensionen in den durch das Gesetz vom 30. April 1825 gesteckten Grenzen.†)

Beim Tode eines Unterbeamten hatten die Erben für den Sterbemonat Anspruch auf das Gehalt, einschließlich der persönlichen Zulagen und besonderen Vergütungen, oder auf die Pension, beim Tode einer Unterbeamtenwitwe und von Hinterbliebenen eines Unterbeamten auf deren etwaige Pension oder Gnadenbewilligung; das Gehalt wurde jedoch um alle Abzüge, die der Verstorbene zu leisten gehabt hatte, gekürzt. Ferner gebührte den Hinterbliebenen — und zwar in der Regel der Witwe oder den Kindern oder den Enkeln, in deren Ermanglung mit Genehmigung des General-Postamts den Eltern oder den Geschwistern usw. — das ungekürzte Gehalt oder die Pension für den Gnadenmonat; als »Gnadenkompetenzen« durfte das General-Postamt auch das Gehalt,

*) S. Postamtsblatt, S. 604.

**) Verordnung vom 27. Oktober 1810 (Gesetzsammlung S. 9).

***) Auf Grund der Allerhöchsten Order vom 9. Oktober 1848.

†) Die Dienstzeit als Postillion und als Privatunterbeamter wurde beispielsweise nicht angerechnet (§ 10 des Gesetzes von 1825).

nicht die Pension, für 2 oder 3 Monate bewilligen, wenn entweder die durch den Tod erledigte Stelle ohne Kosten übertragen werden konnte, oder wenn die Hinterbliebenen die Vertretungskosten für die über den eigentlichen Gnadenmonat hinausgehende Zeit übernahmen. War kein Berechtigter vorhanden, so konnte das General-Postamt den Gnadenmonat zur Deckung der Kur-, Verpflegungs- und Beerdigungskosten bewilligen, wenn und soweit der Nachlaß des Verstorbenen dazu nicht ausreichte *).

Den Erben oder Hinterbliebenen von Hilfsunterbeamten wurde der einmonatige Betrag der Vergütung je für den Sterbe- und den Gnadenmonat gezahlt, seit 1855 unter den für die etatsmäßigen Unterbeamten oben erwähnten Bedingungen als Gnadenkompetenz auch die Vergütung für 2 oder 3 Monate.**) Dagegen stand den Erben kontraktlicher Diener nur die kontraktliche Löhnung für den Sterbemonat zu.

Außer den vorstehend erörterten Gnadenkompetenzen standen den Witwen von Unterbedienten keinerlei Ansprüche zur Seite; sie waren daher auf eigenen Verdienst und auf die etwaigen Zuwendungen aus der Postarmenkasse (s. S. 397) angewiesen, wenn sie ihr Ehemann nicht in die Königlich Preußische Allgemeine Witwen-Verpflegungsanstalt eingekauft hatte. Diese mit dem 1. April 1776 errichtete Anstalt (Reglement vom 28. Dezember 1775) eröffnete zunächst zwar jedem Ehemanne — mit gewissen Ausnahmen wegen zu hohen Alters usw. — den Beitritt, jedoch war dabei, wie es in dem Publikandum***) vom 1. Juli 1782 heißt, des Königs »landesväterliche Absicht eigentlich dahin gegangen, den Witwen Königlicher Bedienter und anderer Personen zu hilfe zu kommen«. Da jedoch die freiwillige Beteiligung der Staatsdiener zu wünschen übrig ließ, so erging unterm 18. Oktober 1800 eine Kabinettsorder, daß alle aufnahmefähigen »Königlichen Diener« ernstlich aufgefordert werden sollten, ihre Ehefrauen bei der Witwenkasse einzukaufen, und daß künftig jeder Zivilbeamte zur Verheiratung die Erlaubnis des Departementschefs einzuholen habe; diese sei nur zu erteilen, wenn der Beamte entweder den Beitritt zur Witwenkasse erkläre oder nachweise, daß seine künftige Frau nach seinem Tode Mittel zum Lebensunterhalte besitze, oder wenn sonst beide Teile eine Erklärung unterschrieben, daß die Witwe keinen Anspruch auf eine Pension mache. Die Verordnung stellte auch für die bereits verheirateten »ärmeren Subaltern-Bedienten« wegen des zu entrichtenden Nachschusses eine Beihilfe in Aussicht. Diese Anordnungen wurden durch die Allerhöchste Kabinettsorder vom 17. Juli 1816 (Gesetzsammlung, S. 214) noch dahin verschärft, daß künftig vor Erteilung der Heiratserlaubnis von jedem »Ziviloffizianten« ohne allen Unterschied der Fälle eine bestimmte Erklärung gefordert werden sollte, mit welcher Summe er seine Ehefrau in die Witwenkasse einkaufen wolle. Schon die Allerhöchste Deklaration***) vom 3. September 1817 (Gesetzsammlung, S. 301) bestimmte jedoch, daß den »geringeren Ziviloffizianten« (Amtsdienern u. a.), die nicht über 250 Taler Diensteinnahme hätten, und allen denen, die nach den Satzungen in die Witwen-Verpflegungsanstalt nicht auf-

*) Die in diesem Absatze behandelten Vorschriften gründen sich auf die Allerhöchsten Verordnungen vom 27. April 1816 (Gesetzsammlung, S. 134) [Gnadenkompetenzen von Besoldungen], vom 27. Mai 1816 (a. a. O., S. 201) [Gnadenmonat von Pensionen] und vom 15. November 1819.

**) Allerhöchster Erlaß vom 18. April 1855.

***) In Preußen gab es damals keine feste Benennung für die verschiedenen Arten verbindlicher öffentlicher Vorschriften. Sie hießen entweder

Kabinettsordres

oder Gesetze

oder Verordnungen, Publikanda, Deklarationen, Edikte, Mandate, Reskripte, Zirkularien, Instruktionen, Reglements usw.



genommen werden könnten, die Heiratsgenehmigung auch ohne den Beitritt zu dieser Anstalt erteilt werden sollte; die künftigen Eheleute mußten aber einen gemeinschaftlichen »Revers« ausstellen, daß die Witwe auf Pension aus Staatsfonds keinen Anspruch machen wolle. Seit dem 1. April 1831*) kam der Beitritt für Postunterbediente im allgemeinen nicht mehr in Frage, da seitdem nur noch diejenigen Staatsdiener, die mehr als 250 Taler Gehalt hatten und nach dem Reglement vom 30. April 1825 pensionsberechtigt waren, beitreten durften; an dieser Sachlage änderte sich auch dadurch nichts, daß die Beschränkung wegen der Höhe des Gehalts im Jahre 1838 wegfiel.**) Infolgedessen fiel für die große Mehrzahl der Unterbedienten auch die Verpflichtung weg, zur Verheiratung die Genehmigung der vorgesetzten Dienstbehörde einzuholen. Die Ober-Postdirektion war jedoch zu Vorhaltungen berechtigt, wenn sich ein Unterbeamter verheiraten wollte, dessen Einkommen ihr dazu unzureichend erschien, oder der noch häufigen Versetzungen ausgesetzt war; sie konnte ihm auch verhandlungschriftlich eröffnen lassen, daß etwa mit seinem Ehestande begründete besondere Wünsche nicht berücksichtigt werden würden.

---

## Venedig, Triest, Fiume, die Haupthäfen des Adriatischen Meeres.

Von H. Klär, Ober-Postinspektor in Berlin.

Das Adriatische Meer schneidet von Süden her am tiefsten in das europäische Festland ein und wird dadurch sowie durch die Ausdehnung seiner Wasserfläche in der Richtung von Nordwesten nach Südosten zum natürlichen und gleichzeitig kürzesten Wege nach dem Orient. Die Tiefe der Adria ist verhältnismäßig gering: im Süden beträgt sie etwa 1000 m, im Norden dagegen nur 200 und in der Nähe der Ufer sogar nur etwa 50 m. Das westliche Gestade des Adriatischen Meeres ist einförmig und arm an Buchten. Im Nordwesten finden wir eine von Lagunen begleitete flache Küste, und im Norden ragt die ebenfalls nur wenig gegliederte Halbinsel Istrien tief in die See hinein. Demgegenüber ist die Ostküste zerrissen, felsig, steil, umsäumt von einer dichten Kette zahlloser größerer und kleinerer Felseninseln und Riffe. Im Norden bildet das Adriatische Meer drei Golfe: an der Westseite den von Venedig, an der Nordwestseite von Istrien den von Triest und an der Ostseite dieser Halbinsel den Quarnero oder den Golf von Fiume. Die nur 72 km breite Straße von Otranto verbindet die Adria mit dem Ionischen Meere. Bei dieser günstigen geographischen Lage des Adriatischen Meeres und bei seiner sonstigen Beschaffenheit erscheint es fast selbstverständlich, daß an seiner Nordküste schon sehr früh Hafenplätze entstanden sind, die zu Macht und Reichtum gelangten, zumal sie die natürlichen Vermittler des Handels und des Verkehrs zwischen Europa und dem Orient waren. Das Adriatische Meer bespült im wesentlichen die Küsten dreier Länder (Italiens, Österreichs und Ungarns), von denen jedes an der Nordspitze des Meeres einen Hafen sehr alten Ursprunges besitzt (Venedig, Triest, Fiume). Die drei Hafenplätze haben den Meerbusen, an denen sie liegen, die Namen gegeben. Außer

*) Kabinettsorder vom 27. Februar 1831 (Gesetzsammlung, S. 3).
**) Kabinettsorder vom 6. Juli 1838 (a. a. O., S. 378).

den genannten Häfen kommen in der Adria für den großen Verkehr nur noch der Hafen von Brindisi und der von Pola in Betracht. Das italienische Brindisi ist der Endpunkt der an der Ostküste Italiens entlanglaufenden Eisenbahnlinie und infolgedessen der gegebene Ausgangspunkt für den Post- und Personenseeverkehr nach dem Orient, während Pola an der Südspitze Istriens der erste Kriegshafen Österreichs ist und als solcher ebenfalls einen sehr regen — allerdings vorwiegend militärischen — Verkehr hat. Durch die Einführung und die Vervollkommnung der Dampfschiffahrt, durch die Eröffnung des Suezkanals, durch die Erbauung der Gotthardbahn usw. ist indes der Schwerpunkt des Handels und des Verkehrs mit dem Orient nach Genua und nach Neapel verlegt worden. Der Levantehandel ist allerdings vornehmlich in den Adriahäfen geblieben; auch haben sie noch zahlreiche Verbindungen mit dem fernen Osten behalten. Die internationalen Großschiffahrtwege führen aber nicht mehr über das Adriatische Meer, sondern über die an der Westküste Italiens gelegenen Häfen.

Venedig mit etwa 160 000 Einwohnern breitet sich über 118 Inseln aus, die durch 150 Kanäle voneinander getrennt und durch 380 Brücken miteinander verbunden sind. Es wird von dem etwa 3,5 km langen, 45 bis 72 m breiten und 4,5 bis 7 m tiefen Canale Grande in doppelter Windung durchschnitten. Die gesamte, einen Flächenraum von 7,5 qkm bedeckende Inselstadt liegt in den Lagunen von Venedig, einem Gewässer, das noch kein Meer ist, vielmehr einen aus dem Süßwasser der zahlreich einmündenden Flüsse und aus dem Salzwasser des Meeres gemischten Strandsee darstellt. Von dem offenen Meere wird die Lagune abgesperrt durch eine lange Kette von Dünen und Dämmen (Lidi), die ihre Entstehung der Ablagerung der von den Bergflüssen mitgeführten Geschiebe verdanken und auf der Seeseite durch mächtige Quadermauern geschützt sind. Hinter ihnen kann sich die Lagune, geschirmt vor dem Anpralle der Adriawogen, ruhig ausbreiten. Die Lagune von Venedig umfaßt bei einer größten Länge von 55 km und einer Breite von 5 bis 10 km eine Fläche von 520 qkm. Die ungeheueren Arbeiten zur Fernhaltung der Flüsse von der Lagune und zur Verhinderung von deren Verschlammung haben der ehemaligen Republik Venedig im Laufe der Zeit nahezu 2000 Millionen Lire gekostet. Die Lagune ist so ungleichmäßig tief und zum größten Teile so seicht, daß sie von den Schiffen nur auf fünf besonders hergestellten und in Ordnung gehaltenen schmalen Wasserstraßen befahren werden kann, die auch die Lidi durchschneiden und ins offene Meer hinausführen. Die Lididurchfahrten, von denen die von Malamocco und Lido auch größere Schiffe (die Triester und die Orientdampfboote) durchlassen, werden Porti genannt. Jene Fahrrinnen der Lagune sind durch große, weit aus dem Wasser herausragende Pfähle gekennzeichnet, die auch die Stellen andeuten, wo Untiefen, die sich bei Ebbe über den Wasserspiegel erheben, zu vermeiden sind. Ebbe und Flut zeigen sich besonders deutlich in jenem Teile der Lagune, der tiefer mit Wasser bedeckt ist, und der wegen der Wasserbewegung durch die Gezeiten Laguna viva genannt wird. Der Unterschied zwischen dem höchsten und dem niedrigsten Wasserstande der Laguna viva, in der Venedig sich ausbreitet, beträgt bis zu 1 m. Mit dem Festlande steht die Lagunenstadt durch eine 1845 vollendete, 3,6 km lange und 9 m breite Eisenbahnbrücke in Verbindung, die auf 222 Bogen durch die Lagune führt. Südöstlich wird die venezianische Inselgruppe begrenzt durch den Canale della Giudecca, der zusammen mit dem Canale Grande in den Canale di San Marco, jenes umfangreiche Hafenbecken, mündet, das auch heute noch größeren Schiffen gestattet, sich gegenüber dem Markusplatz und der Riva degli Schiavoni vor Anker zu legen. An die Kaimauern können die Schiffe hier jedoch nicht mehr herangehen, da hierzu die Wassertiefe nicht ausreicht.



Das Laden und Löschen muß daher unter Zuhilfenahme von Leichtern ausgeführt werden. Außer dem Canale di San Marco befindet sich am Westende der Stadt noch ein verhältnismäßig großes Hafenbecken und ein Freilager für den Durchgangshandel, Anlagen, die mit allen Lade- und Löschvorrichtungen der Neuzeit ausgestattet sind. Auch Schienenwege begleiten die mit Lagerhäusern und Kranen besetzten Kais, so daß es der Schiffahrt in dieser Hinsicht an nichts mangelt.

Jene abgeschiedene Inselgruppe der Lagunen, die wir unter dem Namen Venedig zusammenfassen, wurde der Sitz einer Volksgemeinschaft, die sich schon im frühen Mittelalter zum mächtigsten Freistaat aufschwang und an Seemacht, Handel, Verkehr, Reichtum sowie politischer Klugheit alle mittelalterlichen Staaten übertraf. Natürlich hatte diese Machtstellung ihren Hauptstützpunkt in der Seeschiffahrt, mit der Venedig stand und fiel. Aus diesem Grunde duldete es auch keinen Nebenbuhler und führte schon im Beginne seiner Blütezeit erbitterte Kämpfe mit Genua um die Vorherrschaft zur See. Es siegte hierbei zwar auf der ganzen Linie. Nach der Entdeckung Amerikas und der Auffindung des Seewegs nach Ostindien fing sein Handel aber trotzdem an zu sinken. Immerhin behauptete es seinen Platz noch und trat reich, mächtig und gefürchtet in die Neuzeit ein. Selbst mit Päpsten, Kaisern und Königen setzte es sich glücklich auseinander, und mit seiner Einverleibung in das Königreich Italien im Jahre 1866 fand es sich ab. Endlich erfolgte aber der letzte nicht mehr abzuwendende Angriff auf seine Machtstellung. Der Verkehr erheischte und die Schiffbautechnik schuf Dampfer von so großen Ausdehnungen und von so großem Tiefgange, daß das Fahrwasser der Lagunen für sie nicht mehr ausreichte. Venedig suchte sich auch hiergegen zu wehren. Die Entscheidung fiel jedoch diesmal zu seinen Ungunsten aus. Es war bei der stark fortschreitenden Versandung der Lagunen in den letzten Jahrzehnten trotz aller Anstrengungen kaum mehr möglich gewesen, den Fahrrinnen ihre bisherige Tiefe zu erhalten, geschweige denn die vorhandene Tiefe durch Bagger- und sonstige Arbeiten zu vergrößern. Durch diese Verschlechterung der Schiffahrtverhältnisse und manche Zufälligkeiten ging ein großer Teil des venezianischen Handels und Verkehrs an Triest und ein vielleicht noch größerer Teil an Genua über, das sich, wie jeder Besucher unschwer erkennt, vermöge seiner günstigen geographischen Lage und seiner vorzüglichen Hafenverhältnisse auf Kosten Venedigs mit großer Schnelligkeit zu einem Hafen- und Handelsplatz allerersten Ranges entwickelt. Immerhin ist Venedig aber auch heute noch einer der wichtigsten italienischen Handels- und Kriegshäfen mit einem recht erheblichen Verkehre, der neuerdings sogar wieder anfängt, sich zu heben. Die Wareneinfuhr zur See beträgt gegenwärtig durchschnittlich jährlich etwa 1 700 000 t, die Ausfuhr dagegen nur etwa 300 000 t. Eingeführt werden in der Hauptsache Fette, Öle, Baumwolle, Kohle, Holz, Wein, Branntwein und Lebensmittel, ausgeführt dagegen Garn, Gewebe, Getreide, Mehl, Glas und Glaswaren. Bemerkt sei hierbei, daß Venedig auch, soweit es die engen örtlichen Verhältnisse überhaupt gestatten, eine verhältnismäßig rege und ausgedehnte Industrie hat. Es sind vorhanden ein Marinearsenal, das den Bau und die Instandsetzung von Kriegschiffen und die Herstellung von Geschützen und anderem Artilleriebedarf besorgt, ferner mehrere private Schiffbauanstalten, Fabriken für Torpedos, Preßkohlen, Asphalt, raffinierten Schwefel, Maschinen, Bronze, Messingwaren, Glas (200 Unternehmungen mit rund 4000 Arbeitern), Zündwaren, Webereien (für Baumwolle, Jute, Seide), Buchdruckereien für Kunstdruck usw. In den Häfen von Venedig verkehren jährlich durchschnittlich im Einlauf und im Auslauf je 3500 handelstätige Schiffe mit einem Raumgehalte von etwa 1 800 000 R.T. (darunter 1400 Dampfer zu insgesamt 1 600 000 R.T.). Venedig

wird hiernach zur Zeit — eben infolge der schlechten Wasserverhältnisse — in der Hauptsache nur von kleineren Fahrzeugen angelaufen. Die stattliche Anzahl von mittelgroßen Fischerbooten, die die Lagune beleben, ist in die vorstehenden Zahlen nicht eingerechnet. Venedig hat gegenwärtig folgende regelmäßigen Schiffsverbindungen: zweimal wöchentlich nach Fiume, einmal wöchentlich über Brindisi und Patras nach Constantinopel, über Albanien nach Brindisi und nach Epirus, über Bari nach Cotrone, über Triest nach Marseille, in vierzehntägigen Zwischenräumen über Alexandrien nach Port Said und in monatlichen Abständen über Port Said nach Calcutta. An diesem Schiffsverkehr ist von italienischen Gesellschaften in der Hauptsache die Navigazione Generale Italiana beteiligt, die vorzugsweise die größeren Fahrten ausführt.

Um Ersatz für den Verlust seiner früheren Großmachtstellung als Handelsplatz zu schaffen, ist Venedig bestrebt, sich mehr und mehr zu einer hervorragenden Fremdenstadt zu entwickeln. Diesem Zwecke soll in erster Linie eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dienen. Es wird geplant, durch die Lagune einen breiten Steindamm nach Mestre, dem auf dem Festland am Lagunenufer gelegenen letzten Eisenbahnhaltepunkte vor Venedig, zu führen und dorthin die Industrie und den Handel, nach Möglichkeit auch den Schiffsverkehr zu verlegen, so daß die Inselstadt mit ihren Kunst- usw. Schätzen gewissermaßen als ein großes Museum in den Lagunen zurückbleibt. Auch die Eisenbahnzuführungslinien sollen nach Möglichkeit verbessert werden. Gegenwärtig gehen von Venedig folgende Linien aus: über Padua und Bologna entweder nach Florenz, Rom, Neapel oder nach Ancona, Brindisi, über Padua und Verona entweder nach Mailand und Genua oder über den Brenner nach Norden, über Treviso und Villach nach Wien sowie über Triest und Laibach nach Budapest. Außerdem sind noch einige kleinere Linien vorhanden, die aber für den großen Verkehr nicht in Betracht kommen. Endlich sollen die Verkehrsmittel der Stadt selbst, die ja im wesentlichen nur aus Gondeln bestehen, vervollkommnet werden. Hierbei denkt man vor allem an den weiteren Ausbau der Vaporetti Tram, eines Verkehrs mit kleinen Dampfbooten, die jetzt lediglich den Canale Grande von dem Bahnhofskai — dessen Stufen unmittelbar in den Kanal führen — bis zu den Giardini pubblici befahren.

Triest hat einen mindestens ebenso lebhaften Fremdenverkehr wie Venedig. Aber selbst der oberflächliche Beobachter wird sehr bald bemerken, daß dieser Verkehr sich wesentlich von dem Venedigs unterscheidet. Die Stadt liegt im österreichisch-illyrischen Küstenland und ist nicht nur Österreichs wichtigster Hafen- und Seehandelsplatz, sondern auch der bedeutendste Hafen des Adriatischen Meeres überhaupt. Terrassenförmig erhebt sie sich am Fuße des Karstes, bedeckt mit ihrem Gebiet einen Flächenraum von 95 qkm und bildet ein selbständiges österreichisches Kronland; sie hat rund 180 000 Einwohner und besteht aus der Altstadt mit dem Schloßberg und meist unregelmäßigen, engen Gassen südöstlich vom alten Hafen sowie aus der nordöstlich davon gelegenen Neustadt mit breiten, regelmäßigen Straßen und zahlreichen stattlichen Bauten. Dort und in der Nähe der Häfen befinden sich auch die großen Industrieanlagen sowie die Heimstätten des Handels von Triest: das ausgedehnte Arsenal des Österreichischen Lloyd, die privaten Schiffbauanstalten, die Maschinen-, Metallwarenfabriken, Reis- und Kaffeeschälanstalten, ferner die großen Banken, die Handels- und die Gewerbekammer, die ziemlich bedeutende Börse usw. Die Bevölkerung Triests besteht nach Abstammung und Sprache zum großen Teile aus Italienern.

Seine eigentliche Bedeutung verdankt Triest, abgesehen von seiner günstigen geographischen Lage und seinen guten Hafen- und Wasserverhältnissen, seinem ausgedehnten und sehr lebhaften internationalen Handel, der anderseits erst



durch den Seeverkehr ermöglicht und durch ihn gefördert wird. Der Wert des durch Triest vermittelten Warenverkehrs belief sich im Jahre 1906 auf:

| | Einfuhr | Ausfuhr |
|---|---|---|
| zur See .......... | 534,19 Mill. Kronen | 527,19 Mill. Kronen, |
| zu Lande ......... | 497,17 - - | 465,00 - - |
| zusammen ........ | 1 031,36 Mill. Kronen | 992,19 Mill. Kronen. |

Der Warenverkehr zur See verteilt sich nach den wichtigsten Herkunfts- und Bestimmungsländern folgendermaßen:

| | Einfuhr | Ausfuhr | Zusammen |
|---|---|---|---|
| Italien ............ | 38,1 Mill. Kronen | 60,9 Mill. Kronen | 99,0 Mill. Kronen, |
| Türkei ............ | 63,6 - - | 138,7 - - | 202,3 - - |
| Ägypten .......... | 59,0 - - | 129,1 - - | 188,1 - - |
| Britisch-Indien ..... | 99,8 - - | 47,8 - - | 147,6 - - |
| Österreich-Ungarn .. | 68,7 - - | 38,2 - - | 106,9 - - |
| Vereinigte Staaten von Amerika .... | 52,5 - - | 20,9 - - | 73,4 - - . |

Am Warenverkehr zu Lande ist nächst Österreich-Ungarn vornehmlich Deutschland beteiligt. Die hauptsächlichsten Ein- und Ausfuhrgegenstände (See- und Landverkehr zusammen genommen) sind:

| | Einfuhr | Ausfuhr |
|---|---|---|
| Garne und Gewebe ........... | 154,1 Mill. Kronen | 150,7 Mill. Kronen, |
| Baumwolle .................. | 90,2 - - | 86,3 - - |
| Zucker ..................... | 58,4 - - | 56,0 - - |
| Kaffee ..................... | 59,4 - - | 54,7 - - |
| Früchte .................... | 56,0 - - | 50,1 - |
| Häute ...................... | 48,3 - - | 49,1 - - . |

Im gleichen Jahre (1906) sind in den Triester Hafen eingelaufen 9462 Schiffe mit einem Raumgehalte von 3 082 871 R.T. und ausgelaufen 9426 Schiffe mit einem Raumgehalte von 3 051 251 R.T. Die Zahl der in Triest ein- und ausgehenden Schiffe ist also fast dreimal so groß wie die Zahl der in Venedig verkehrenden Schiffe, deren Raumgehalt ungefähr nur halb so groß ist wie der Raumgehalt der Triest anlaufenden Fahrzeuge. Schon hieraus ist ohne weiteres zu ersehen, um wieviel Triest seine alte Nebenbuhlerin Venedig heute überflügelt hat. Neben der österreichischen und der ungarischen Flagge sind im Hafen von Triest hauptsächlich die englische und die italienische Flagge vertreten.

Der wichtigste Teil Triests ist sein Hafen, der aus einem alten und einem neuen Becken besteht. Das erste ist teilweise offene Reede und nimmt den Raum zwischen dem jetzigen neuen Hafen und dem Molo S. Theresa ein, an dessen Spitze sich der Leuchtturm befindet. Von den Uferkais springen vier große und mehrere kleinere Steindämme (Moli) ins Wasser vor. Die Hauptmoli sind bis zu 530 m lang und 20 m breit. Zwischen den beiden nördlichsten erstreckt sich der Mitte des 18. Jahrhunderts vollendete Canale Grande tief in die Stadt hinein. Er ist über 300 m lang, 15 m breit und dient dazu, die in der Küstenschiffahrt beschäftigten Segelschiffe aufzunehmen. Die den Kanal, der jetzt völlig den Eindruck eines Hafenbeckens macht, an der Riva abschließende sowie die in der Mitte des Kanals über ihn hinwegführenden Brücken sind Drehbrücken. Der an der Spitze des Theresienmolo stehende Leuchtturm ist 33 m hoch und auf 16 Seemeilen sichtbar. An der Flaggenstange des Leuchtturms

werden die ankommenden Schiffe und ihre Flaggen angezeigt. Da die alte Reede dem mächtig aufstrebenden Verkehre nicht mehr zu genügen vermochte, erbaute man nördlich von ihr einen neuen Hafen. Der Hafendamm mußte in einer Wassertiefe von 16 m auf Pfahlrost gegründet werden und beanspruchte zu seiner Herstellung einen Zeitraum von 7 Jahren. Die Erbauung der gesamten Hafenanlage dauerte 17 Jahre. Vier breite, durchschnittlich 215 m lange Moli, denen ein 1100 m langer Wellenbrecher vorgelagert ist, bilden Wasserbecken mit einer Kaientwicklung von 3260 m bei einer Wasseroberfläche von 41,7 ha und einer Wassertiefe von mindestens 8,5 m unter dem Nullpunkte. Die Kais und die Moli sind mit Straßen, Schienengleisen, hydraulischen Lade- und Löschvorrichtungen, großen Warenschuppen und Lagerhäusern versehen und werden elektrisch beleuchtet. Der neue Hafen ist imstande, einen jährlichen Warenverkehr von nahezu 2 000 000 t zu bewältigen. Aber auch diese Anlage reichte für den gesteigerten Verkehr nicht mehr aus, und man nahm daher in neuester Zeit eine abermalige Erweiterung des Hafens in Angriff. Zu diesem Zwecke wird an der Südseite der Stadt im Anschluß an den Staatsbahnhof St. Andrea eine Anlage geschaffen, die drei breite Moli und zwei Hafenbecken mit einer Kaientwicklung von 4850 m Länge sowie einen aus drei Dämmen bestehenden Wellenbrecher umfaßt und gleichfalls mit Schienenanschlüssen, Kranvorrichtungen sowie den nötigen Lagerplätzen und Lagerhäusern ausgestattet wird. Gleichzeitig werden in den bisherigen Häfen Ergänzungsbauten vorgenommen und ein neuer Holzlagerplatz geschaffen. Im Jahre 1891 ist das seit Anfang des 18. Jahrhunderts bestehende Freihafengebiet auf die eigentliche Hafenanlage beschränkt, die Stadt selbst dagegen in das österreichische Zollgebiet einbezogen worden.

Die österreichische Handelsflotte, deren weitaus größter Teil in Triest beheimatet ist, zählte im Jahre 1908 1716 Schiffe mit 356 676 R.T. Rauminhalt. Hiervon waren 293 Dampfschiffe (darunter 143 für große Fahrt) mit 334 860 R.T. Rauminhalt. Von den in Triest ansässigen Schiffsgesellschaften behauptet der im Jahre 1836 gegründete Österreichische Lloyd den ersten Platz. Er verfügte Ende 1908 über 64 Fahrzeuge zu 192 167 R.T. und mit einer Maschinenstärke von 146 800 Pferdekräften. Die Schiffe seiner Flotte befahren das gesamte Mittelmeergebiet. Sie laufen die Häfen Italiens, Istriens, Dalmatiens an, besuchen die Häfen Griechenlands und der Levante sowie die des Marmara- und des Schwarzen Meeres; im weiteren kommen sie nach Ägypten und stellen Verbindungen mit Vorder- und Hinterindien sowie mit dem fernen Osten (China und Japan) her. Der Österreichische Lloyd gehört also zu denjenigen Gesellschaften, die bei der Aufzählung der größten Schiffsunternehmungen der Erde genannt werden müssen. Nächst ihm ist die Vereinigte Österreichische Schiffahrtsgesellschaft, vormals Austro-Americana, mit 38 Schiffen zu 148 691 R.T. Rauminhalt die größte österreichische Schiffsgesellschaft, die aber, wie schon ihr Name »Austro-Americana« sagt, in der Hauptsache Fernfahrten, und zwar nach Amerika ausführt. Außerdem ist in Triest noch eine Reihe anderer Gesellschaften vorhanden, die den Kleinverkehr des Adriatischen Meeres sowie den Verkehr mit den angrenzenden Meeresteilen besorgen. An Eisenbahnverbindungen besitzt Triest folgende: die Südbahnlinie über Nabresina, Laibach, Graz nach Wien, über Nabresina, Cormons nach Venedig, die Staatsbahnlinie nach Assling und darüber hinaus, die die kürzeste Verbindung mit dem Inneren Österreichs und mit Süddeutschland herstellt, über St. Peter und Laibach oder St. Peter und Fiume, Agram nach Budapest, endlich über Divaca nach Pola sowie über Buje nach Parenzo.

Während es Triest aus den mehrfach erörterten Gründen unschwer gelungen ist, der früheren Beherrscherin des Adriatischen Meeres, Venedig, den Rang

abzulaufen, ist ihm in neuester Zeit in dem nahen Fiume ein ernster, sogar gefährlicher Gegner erwachsen. Fiume, deutsch St. Veit am Pflaumb, ist fast ebenso alt wie Venedig und Triest und hat das wechselvolle Schicksal dieser beiden Adriahäfen geteilt. Es hat etwa 40 000 Einwohner und gehört zur ungarischen Krone, deren einziger größerer Hafenplatz es ist. Die ungarische Regierung tut viel zur Hebung Fiumes und erleichtert ihm den Kampf und das Aufkommen gegen seine Nachbarn in jeder Weise. Von 1717 bis 1891 war Fiume wie Triest ein Freihafen. Demnächst wurde aber auch hier der Freibezirk auf das Hafengebiet beschränkt und die Stadt in das ungarische Zollgebiet einbezogen. Fiume liegt am Westabhange des kroatischen Karstes und an der Mündung der Fiumara in den Quarnero. An die Ausläufer des Karstes angelehnt, besteht es aus dem amphitheatralisch ansteigenden alten Stadtteile mit dicht aneinander gedrängten unscheinbaren Häuserreihen und krummen Gäßchen sowie aus dem sich am Bergfuße längs der Meeresküste ausbreitenden neuen Fiume mit weiten Kais, stattlichen Straßen und Plätzen und zahlreichen öffentlichen Prachtbauten. Die Fabrik- und sonstigen Industrieanlagen Fiumes sind großartig. Unter ihnen sind besonders hervorzuheben eine Mineralölraffinerie, eine Reisschälanstalt und eine Stärkefabrik, die jährlich rund 800 000 Doppelzentner Reis verarbeiten, eine berühmte Torpedofabrik und eine große Papierfabrik. Die Mühlenindustrie ist zur Zeit im Niedergange begriffen. Die Bevölkerung Fiumes hat sich außerdem zu allen Zeiten stark mit Schiffbau sowie mit Schiffahrt beschäftigt und liefert ausgezeichnete Matrosen für die Kriegs- und Handelsflotte. Der Schiffbau bildet, begünstigt durch das milde Klima, durch die guten Stapelplätze und Werften sowie durch die Nähe der Wälder, das einträglichste Gewerbe der Fiumaner. Der Quarnero ist sehr fischreich. Der Fischfang — namentlich der Thunfischfang — wird daher eifrig betrieben und beschäftigt eine recht ansehnliche Flotte.

Die Einfuhr und die Ausfuhr Fiumes zur See haben in den Jahren 1880 bis 1901 eine Steigerung von 237 und 211 v. H. erfahren. Seit 1901 ist der Verkehr zwar etwas zurückgegangen, jetzt befindet er sich aber wieder in starker Zunahme. Im Jahre 1900 betrug

| | | | |
|---|---|---|---|
| die Wareneinfuhr | zur See | 378 900 t | im Werte von 90 Millionen Kronen, |
| - - | zu Lande | 865 000 t, | |
| - Warenausfuhr | zur See | 708 900 t | - - - 165 - - , |
| - - | zu Lande | 280 403 t. | |

Eingeführt werden besonders Tabak, Reis, Jute, Kaffee und Kohle, ausgeführt dagegen Getreide, Mehl, Zucker, Butter, Torpedos und Pferde. Der internationale Handel wird gefördert durch eine Handelsakademie, durch große Banken, eine bedeutende Warenbörse und zahlreiche Konsulate, unter denen sich ein deutsches Berufskonsulat befindet.

Die Hafenanlagen Fiumes sind großartig. Sie sind mit den neuesten und besten Lade- und Löschvorrichtungen (darunter riesige Getreideelevatoren) mit elektrischer Beleuchtung und eigener Wasserleitung versehen. Im Jahre 1872 errichtete die ungarische Regierung einen 1000 m langen und sehr starken Wellenbrecher zum Schutze des Seehafens, der eine Wasserfläche von 36 ha hat. Außer dem alten Molo sind noch drei große Hafendämme vorhanden, an die sich der Petroleumhafen, der Binnenhafen an der Fiumara sowie der Fischereihafen anschließen. Die Hafenanlagen haben eine Kaientwicklung von 3000 m. Ihre Lagerhäuser und Warenschuppen bedecken ein Gebiet von 8560 qm Größe. In ihnen können u. a. über 6000 Wagenladungen Getreide gleichzeitig untergebracht werden. Der Verkehr im Hafen von Fiume hat sich im Jahre 1900 belaufen im Eingang auf 10 733 Schiffe mit 1 681 151 R.T.

Raumgehalt, im Ausgang auf 10 733 Schiffe mit einem Raumgehalte von 1 684 329 R.T. Daß Fiume, wie hieraus ersichtlich, von vielen kleineren Fahrzeugen aufgesucht wird, ist darauf zurückzuführen, daß seine Schiffer einen großen Teil der dalmatinischen und italienischen Küstenfahrt besorgen. Die Zahl der Fiume berührenden Schiffe war fast dreimal so groß wie die gleichartige Zahl für Venedig und um ein geringes höher als die für Triest, der Raumgehalt dagegen fast ebenso groß wie der des venezianischen und nur etwa halb so groß wie der des Triester Verkehrs. Nach dem heutigen Stande sind die Zahlen für Fiume erheblich größer. Die gesamte ungarische Handelsflotte zählt 79 Dampfer und 120 Segelschiffe. Die Dampfer vermitteln in der Hauptsache den großen Seehandel mit dem Westen und dem Osten Europas sowie mit ferner gelegenen Ländern, die Segelschiffe hingegen den Frachtverkehr mit Italien und Dalmatien. Natürlich verkehren auch viele Schiffe des Österreichischen Lloyd sowie zahlreiche Schiffe anderer Völker im Hafen von Fiume. Beheimatet sind in Fiume in der Hauptsache aber nur die Schiffe ungarischer Gesellschaften, wie die der vom Staate unterstützten Ungarischen Seeschiffahrtsgesellschaft Adria und der gleichfalls unterstützten Ungarisch-Kroatischen Seeschiffahrtsgesellschaft (kurz genannt: Ungara-Kroata). Die Dampfer dieser Gesellschaften besorgen den Eilverkehr nach Dalmatien, Italien und der Levante. Die ungarische Schiffsgesellschaft Oriente führt Reis aus Indien, China und Japan ein. Seit dem Herbst 1903 läßt auch die englische Cunardlinie regelmäßige Dampfer zwischen Fiume und New York zu besonders billigen Preisen verkehren, um — wie es heißt — einen Teil des Auswandererstroms von den deutschen Häfen abzulenken. Auch Fracht und Paketpost befördern die Schiffe der Cunardlinie billiger als z. B. die Hamburger Dampfer. Da sie aber monatlich nur einmal fahren und außerdem noch erheblich länger unterwegs sind als die deutschen Dampfschiffe, da sich diese ferner von den in Fiume verkehrenden englischen Schiffen hinsichtlich der Verpflegung und des Betriebs an Bord sehr vorteilhaft unterscheiden, und da Fiume für den großen Auswandererstrom etwas abseits liegt, so brauchen unsere deutschen Häfen den Mittbewerb keineswegs zu fürchten. Die Fischerei wird fast ausschließlich mit Segelschiffen kleineren Schlages, wie sie früher auch bei uns durchweg im Gebrauche waren, betrieben. Fischdampfer, wie sie unsere Hochseefischerei jetzt benutzt, gehören zu den Ausnahmen. Anderseits hat man auf dem Quarnero häufig Gelegenheit, die Geschicklichkeit zu bewundern, mit der die Fischer ihre Boote im Kampfe mit Sturm und Wellen dem sicheren Hafen zuführen. Gefördert wird die Schiffahrt in Fiume u. a. durch eine gute nautische Schule und eine ausgezeichnete Marineakademie. Um auch die ungarische Hauptstadt Budapest dem Meere und dem ersten Seehafen des Königreichs näher zu bringen, wird man demnächst mit der Erbauung eines Großschiffahrtkanals vorgehen, der von Fiume über Karlstadt nach Budapest und in die Donau führen soll. Die Abmessungen dieses Kanals sollen so gehalten werden, daß er für kleinere Seeschiffe fahrbar sein wird. Die Eisenbahnverbindungen Fiumes sind im wesentlichen dieselben wie die Triests. Es steht durch die über Agram führende Strecke in unmittelbarer Verbindung mit Budapest und ist durch die Staatsbahn Fiume–St. Peter an die über Triest verlaufenden Hauptlinien des österreichischen Eisenbahnnetzes angeschlossen.

## Das Internationale Bureau des Weltpostvereins im Jahre 1909.*)

Nach dem vor kurzem erschienenen Jahresberichte des Internationalen Bureaus des Weltpostvereins für 1909 ist in dem ständigen Personale des Bureaus keine Änderung eingetreten. Von den im Jahre 1908 zur Bearbeitung der Neuausgabe des »Verzeichnisses der Postanstalten der Welt« herangezogenen drei Aushilfsbeamten sind zwei im Laufe des Jahres 1909 als überzählig wieder entlassen, der dritte jedoch auch nach Fertigstellung jenes Verzeichnisses infolge Zunahme der Arbeiten des Bureaus vorläufig weiter beibehalten worden, so daß das Personal z. Z. aus 8 Köpfen besteht.

Der Pensions- und Unterstützungsfonds ist von 67 675 frcs Ende 1908 auf 68 466 frcs Ende 1909 angewachsen. Dem Fonds sind im Laufe des Jahres 12 228 frcs zugeflossen, und zwar 2117 frcs an Zinsen und 10 111 frcs als Ersparnisse an dem auf 125 000 frcs festgesetzten Höchstbetrage des jährlichen Betriebsfonds des Bureaus; dagegen waren an Ruhegehalt 11 437 frcs auszuzahlen.

Die Auflage der Vereinszeitschrift »L'Union Postale« hat infolge weiterer Zunahme der Privatbezieher von 1700 auf 1800 Exemplare erhöht werden müssen. Die Zahl der Frei- und Pflichtexemplare hat, wie im Jahre 1908, 824 betragen, dagegen ist die Zahl der Privatexemplare, die schon im Jahre 1908 von 749 auf 836 gestiegen war, weiter um 73 Stück in die Höhe gegangen und belief sich Ende 1909 auf 906. Am Bezuge der Privatexemplare waren 31 Länder beteiligt. Obenan steht wieder Deutschland, obwohl die Zahl der deutschen Bezieher um 22 zurückgegangen ist und nur noch 266 betrug; es folgen Britisch-Indien mit 123, Frankreich mit 99, die Schweiz mit 81, Belgien mit 36, Brasilien und Niederländisch-Indien mit je 31, die Vereinigten Staaten von Amerika mit 26, Dänemark mit 23, Schweden mit 21, Liberia und Norwegen mit je 20; die übrigen 19 Länder bleiben mit ihrer Bezieherzahl hinter 20 zurück. Für die Privatexemplare ist im Jahre 1909 eine Einnahme von 2790 frcs erzielt worden. Da die Ausgaben (Druckkosten, Honorare und Beförderungskosten) 4288 frcs betragen haben, so war aus dem allgemeinen Verwaltungsfonds ein Fehlbetrag von 1498 frcs (gegen 1605 frcs im Jahre 1908 und 2502 frcs im Jahre 1907) zu decken, der auf die Frei- und Pflichtexemplare entfällt.

Die Zahl der vom Internationalen Bureau bearbeiteten Schriftstücke ist von 5670 im Jahre 1908 auf 6007 gestiegen, die Zahl der Rundschreiben dagegen von 270 auf 264 zurückgegangen. Im November 1909 sind die Vereinsverwaltungen ersucht worden, für eine Neuausgabe der »Mitteilungen über die Organisation und den Inlanddienst der Vereinsverwaltungen«, die zuletzt im Jahre 1904 erschienen ist, die nötigen Beiträge zu liefern. Das neue Werk wird voraussichtlich Ende 1911 fertiggestellt sein und gegen Erstattung der Herstellungskosten auch an die Beamten abgegeben werden.

Die auf Grund der Angaben der Vereinsverwaltungen vom Internationalen Bureau zusammenzustellende allgemeine Statistik ist im Februar 1909 für das Betriebsjahr 1907 veröffentlicht worden. Sie enthält die Zahlen von 97 Verwaltungen, während für 1906 nur 89, für 1905 nur 80 Verwaltungen derartige Mitteilungen geliefert hatten. Immerhin weist die allgemeine Statistik auch jetzt noch recht empfindliche Lücken auf; es fehlen nicht allein die Angaben von einer größeren Zahl Kolonialgebiete, sondern auch von den

*) Vgl. Archiv 1909, S. 303 ff.



meisten Staaten Mittel- und Südamerikas, die der Statistik wohl noch nicht die ihr gebührende Bedeutung beimessen. Zu der allgemeinen Statistik ist ferner ein 133 Seiten umfassendes Ergänzungsheft erschienen, das von 72 Verwaltungen Einzelangaben über die Zahl der von ihnen im Jahre 1907 nach den verschiedenen Ländern abgeschickten Postsendungen enthält; es gibt daher sehr interessante Aufschlüsse über die Verkehrsbeziehungen, die die einzelnen Länder untereinander unterhalten. Die Herstellung der beiden Werke hat 5540 frcs Druckkosten verursacht.

Einen bemerkenswerten Teil des Jahresberichts bilden die Mitteilungen über das am 4. Oktober 1909 in Bern eingeweihte Weltpostdenkmal, dessen Errichtung im Jahre 1900 vom Berner Postkongreß auf Vorschlag Deutschlands beschlossen worden war. Für das Denkmal war vom schweizerischen Bundesrat ein internationaler Wettbewerb der Künstler ausgeschrieben worden. Bis zu dem hierfür festgesetzten Zeitpunkte (15. September 1903) liefen nicht weniger als 120 Entwürfe ein. Das aus hervorragenden Kunstsachverständigen verschiedener europäischer Länder zusammengesetzte Preisgericht schlug für vier der Bewerber je einen Haupt- und für zwei je einen Nebenpreis vor, die vom schweizerischen Bundesrate verliehen wurden. Gleichzeitig wurden die sechs preisgekrönten Künstler zu einem engeren Wettbewerb eingeladen, dem alle folgten, und aus dem der Pariser Bildhauer René de Saint Marceaux als Sieger hervorging. Ihm wurde von dem internationalen Preisgericht auch die Ausführung des Denkmals übertragen. Einzigartig ist der Vorgang, daß man fast alle Regierungen der Erde vereinigt sah, um auf gemeinschaftliche Kosten ein Denkmal zu errichten zu Ehren eines großen internationalen Werkes. Inmitten einer Felsgruppe, der am Fuße ein Quell entspringt, stützt eine sitzende Frauengestalt die ausgestreckte Rechte auf das Wappen der Stadt Bern. Oben auf der höchsten Spitze des Felsens trägt eine Wolkensäule, die scheinbar in den Weltraum entweichen will, eine Weltkugel, um die fünf, die Erdteile verkörpernde weibliche Gestalten schweben und einander Briefe zureichen. Das eigenartige Werk steht auf einem der schönsten Plätze Berns, wo es sich von einem Hintergrunde von Felsen und stattlichen Bäumen wirksam abhebt. Fast alle Regierungen des Weltpostvereins waren der vom schweizerischen Bundesrat ergangenen Einladung zur Enthüllungsfeier gefolgt. Die Weiherede am Denkmal selbst hielt als Vertreter der Staaten des Vereins der Staatssekretär des deutschen Reichs-Postamts. Die Vereinszeitschrift »L'Union Postale« widmete ihre Novembernummer der Schilderung der Eröffnungsfeier und hat dort auch den Wortlaut der Festreden und die Namen der Abgeordneten der Vereinsländer veröffentlicht.

Den zwölf Vereinsverwaltungen, die sich an dem vom Internationalen Bureau vermittelten Zentral-Abrechnungsverfahren (Artikel 42 der Ausführungs-Übereinkunft zum Weltpostvertrage) beteiligen, ist seit Mai 1909 die dänische Postverwaltung als dreizehnte hinzugetreten. Die Gesamtsumme der durch dieses Verfahren verrechneten Schuld- und Forderungsbeträge hat sich im Jahre 1909 auf rund 75 Millionen Francs belaufen, wovon zur Barausgleichung nur rund 39 Millionen Francs verblieben. Durch das Verfahren hat sich sonach die bare Ausgleichung von rund 36 Millionen Francs vermeiden lassen.

Auf Grund der Beschlüsse des Postkongresses von Rom hat das Internationale Bureau eine Neuausgabe des Verzeichnisses der Postanstalten der Welt veranstaltet. Das umfangreiche Werk ist Anfang November 1909 fertiggestellt und an die Vereinsverwaltungen versandt worden. Es umfaßt 1416 dreispaltige Quartseiten und weist gegen 230 000 Namen von Postorten auf. Das Verzeichnis ist in 10 000 Exemplaren hergestellt wor-



den, von denen 8467 von den Vereinsverwaltungen im voraus fest bestellt worden waren. Die Gesamtkosten haben 69 638 frcs betragen; der Preis des Einzelexemplars ist danach auf 7 frcs festgesetzt worden und gilt auch für Bestellungen von Privatpersonen.

Die Einrichtung der Antwortscheine hat sich im Jahre 1909 weiter entwickelt; sie ist auf die Republik Liberia, auf die britischen Kolonien Sierra Leone, Trinidad, Papua (Neu-Guinea) und Betschuanaland (Schutzgebiet), sowie auf die französische Kolonie Guadeloupe ausgedehnt worden. Papua benutzt jedoch die Antwortscheine von Queensland, Betschuanaland die der Kapkolonie. Die Zahl der im Jahre 1908 eingelösten Antwortscheine, die im Laufe des Jahres 1909 an das Internationale Bureau zur Prüfung und Abrechnung gelangten, hat sich auf 328 685 Stück belaufen, die einen Wert von 92 051 frcs 80 cts darstellen. Da sich die Mehrzahl der Vereinsverwaltungen bei den ersten Bestellungen auf Antwortscheine, deren Herstellung ausschließlich durch Vermittlung des Internationalen Bureaus erfolgen muß, mit reichlich bemessenen Beständen versorgt hat, so ist die Zahl der im Jahre 1909 vom Bureau gelieferten neuen Antwortscheine verhältnismäßig gering gewesen; sie hat nur 253 100 Stück betragen.

Im April 1909 hat das Internationale Bureau die erste Abrechnung über Transitgebühren auf Grund der statistischen Ermittlungen, die im November 1907 stattgefunden haben, aufgestellt. Sie sollte alle Forderungs- und Schuldbeträge aus Transitgebühren für das Jahr 1908 enthalten. Tatsächlich konnte aber nur ein geringer Teil dieser Beträge berücksichtigt werden, da die Mehrzahl der Vereinsländer bis dahin überhaupt noch keine Nachweisungen an das Bureau hatte gelangen lassen und von den übrigen, meist europäischen Ländern nur ein Bruchteil vorlag. Umso umfangreicher hat sich die Abrechnung für 1909 gestaltet, die nicht nur die für das Jahr 1909 entfallenden Beträge, sondern auch die für das Jahr 1908 umfaßt, die in die Abrechnung für 1908 nicht Aufnahme finden konnten. Die Abrechnung für 1908 enthält Angaben über Transitgebühren von 35 Postverwaltungen, von denen jedoch 9 für die eigentliche Abrechnung ausfielen, weil sie entweder die Zahlungen untereinander bereits unmittelbar bar ausgeglichen hatten oder alle Schuld- oder Forderungsbeträge im einzelnen 1000 frcs nicht überschritten. Nach den Bestimmungen des Weltpostvertrags (Artikel 4) sollen Beträge der letzten Art bekanntlich bei der eigentlichen Abrechnung außer Betracht bleiben. Die Anfang April 1910 aufgestellte Abrechnung für 1909 umfaßt dagegen die Zahlen von 138 Verwaltungen, von denen aber 44 aus den zuletzt angeführten Gründen für die eigentliche Abrechnung ausschieden. Von den 94 Verwaltungen, die mit ihren Gesamt-Schuld- oder Forderungsbeträgen in die eigentliche Abrechnung aufzunehmen waren, hatten 76 Transitgebühren zu zahlen, aber nur 18 solche zu empfangen. Die Abrechnungen für 1908 und 1909, die im wesentlichen alle auf die beiden Jahre entfallenden Transitgebühren aufweisen, ergeben an Schuld und an Forderung je 14 126 574 frcs. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, daß sich diese Zahl nur aus den Beträgen zusammensetzt, die sich für jede Verwaltung nach Abzug der Schuld- von den Forderungsummen oder umgekehrt ergeben. Werden alle Einzelbeträge, d. h. alle zwischen je zwei Verwaltungen sich ergebenden Rest-Forderungs- oder Rest-Schuldbeträge berücksichtigt, so stellt sich die Gesamtsumme an Schuld und Forderung auf 24 401 892 frcs oder 12 200 946 frcs für das Jahr. Durch die Abrechnung des Internationalen Bureaus ist sonach für die beiden Jahre ein Barausgleich von 10 275 318 frcs erspart worden. Daneben weisen die beiden Abrechnungen zusammen 232 687 frcs an Rest-Forderungs- und Schuldbeträgen von 1000 frcs oder weniger im einzelnen auf, die nicht bar

auszugleichen, sondern für die eigentliche Abrechnung zu streichen waren. Auffallend hoch ist endlich die Summe der Schuld- und Forderungsbeträge, die einzelne Verwaltungen unmittelbar untereinander bar beglichen haben, ohne den Ausgleich durch die Abrechnung des Internationalen Bureaus abzuwarten oder überhaupt in Anspruch zu nehmen. Die Gesamtsumme dieser Beträge beläuft sich für 1908 und 1909 auf nicht weniger als 9 445 359 frcs oder 4 722 679½ frcs für das Jahr. Im Interesse der Einheitlichkeit und zur Einschränkung der Einzelzahlungen wäre es von Vorteil, wenn die Verwaltungen, die dieses Ausnahmeverfahren gewählt haben, für die künftigen Jahre darauf verzichteten, soweit es sich nicht um rein rechnerische Ausgleichungen von Schuld- oder Forderungsbeträgen zwischen einem Mutterland und seinen Kolonien handelt.

Ein Schiedsgericht zur Entscheidung von Meinungsverschiedenheiten zwischen zwei oder mehreren Vereinsverwaltungen ist auch im Jahre 1909 nicht angerufen worden. Dagegen ist das Internationale Bureau in einem Streitfalle, der zwischen zwei Vereinsverwaltungen über die Zahlungspflicht von Transitgebühren für außergewöhnliche Versande entstanden war, sowie über eine Reihe von nichtstreitigen Fragen um seine Meinungsäußerung angegangen worden. Dabei handelte es sich im wesentlichen um die Auslegung und Anwendung von Vertragsvorschriften. Von den im Jahresberichte des Internationalen Bureaus aufgeführten zehn Fällen sind nur wenige von allgemeinerem Interesse.

So hatte eine Vereinsverwaltung die Frage gestellt, ob der Buchstabe F, der anzeigt, in welchem der einen einzigen Versand bildenden Briefbeutel sich die Briefkarte mit den Einschreib- und Eilsendungen befindet, auf dem Titelschilde des Versteckbeutels mit diesen Sendungen oder aber des Beutels, der diesen Versteckbeutel enthält, anzubringen ist. Das Internationale Bureau hat sich unter Hinweis auf die Begründung der Vereinsverwaltungen, die jene Bestimmung (Artikel 24 § 4 der Ausführungs-Übereinkunft zum Weltpostvertrag) auf dem Postkongreß in Rom vorgeschlagen hatten, dahin ausgesprochen, daß der Buchstabe F auf dem Titelschilde des äußeren Briefbeutels anzubringen sei, da sonst der Zweck jener Vorschrift, gleich zu Beginn des Entkartungsgeschäfts die Briefkarte mit den nachzuweisenden und den Eilsendungen zu erlangen, verfehlt würde.

Ferner hatte eine Vereinsverwaltung die Frage aufgeworfen, wie lange sie für Nachnahmebeträge auf Paketen zu haften habe. Da die Haftpflicht für Postpakete ein Jahr nach ihrer Auflieferung erlischt, so werden die Paketadressen in der Regel bald nach Ablauf dieser Frist vernichtet, und es verschwindet damit die Möglichkeit, festzustellen, ob die Adresse die für die Einziehung von Nachnahmen erforderlichen Vermerke tatsächlich getragen hat. Eine Frist, bis zu der die Vereinsverwaltungen für Nachnahmebeträge aufzukommen haben, ist im Postpaketvertrage nicht vorgesehen. Das Internationale Bureau hat sein Gutachten dahin abgegeben, daß die Vereinsverwaltungen auch für Nachnahmebeträge auf Postpaketen nicht über ein Jahr hinaus zu haften brauchen, da nach Ablauf dieser Frist ein Ersatz für ein Nachnahmepaket auch dann nicht mehr in Frage kommt, wenn das Paket selbst auf irgendeine Weise in Verlust geraten ist.

Weiter hatte eine Vereinsverwaltung zur Sprache gebracht, wie es nicht richtig sein könne, daß ein nur mit 25 cts frankierter Brief im Gewichte von 25 g, für den nach ihren Tarifbestimmungen (25 cts für je 15 g) zwei Portosätze zu zahlen seien, und für den im Bestimmungslande, wenn dieses für die Gewichtstufen die Unze zugrunde lege, ein Porto von zweimal 25 cts vom Empfänger zu erheben sei, im Falle der Unbestellbarkeit und der Rücksendung



nach dem Aufgabelande dem Absender ohne Ansatz von Porto ausgehändigt werden müsse. Das Internationale Bureau hat sich dahin ausgesprochen, daß nach der Festsetzung im Artikel 14 § 3 des Weltpostvertrags kein Zweifel darüber aufkommen könne daß jenes scheinbar unrichtige Verfahren den Absichten des Postkongresses in Wien, der die Bestimmung in den Vertrag aufgenommen hat, in der Tat entspreche und nicht angefochten werden könne.

Eine Gebietszunahme hat der Weltpostverein im Laufe des Jahres 1909 nicht erfahren. Auch ist abgesehen davon, daß Deutsch-Neuguinea ermächtigt worden ist, am internationalen Wertbriefaustausche teilzunehmen, keine Änderung im Geltungsbereiche der Nebenabkommen zum Weltpostvertrag eingetreten. Im ganzen umfaßte der Weltpostverein nach der dem Geschäftsberichte des Internationalen Bureaus beigegebenen Liste Ende 1909 ein Gebiet von 114 249 810 qkm mit 1 203 997 432 Einwohnern. Gegen das Vorjahr zeigt sich eine Abnahme des Vereinsgebiets um 55 890 qkm, die jedoch lediglich eine Folge neuer Messungen und Berechnungen insbesondere einiger Kolonialgebiete ist. Die Einwohnerzahl dagegen ist gegen das Vorjahr auf Grund neuerer Zählungen um rund 37 Millionen gestiegen.

Die Gesamtkosten für Unterhaltung des Internationalen Bureaus während des Jahres 1909 haben sich gegen das Jahr 1908 nur um 124 frcs erhöht und betrugen 115 553 frcs. Nach Abzug eines aus dem Vorjahr übernommenen Überschusses von 664 frcs verblieben 114 889 frcs. Diese Summe ergibt mit dem dem Pensions- und Unterstützungsfonds zugeführten Betrage von rund 10 111 frcs insgesamt 125 000 frcs die nach Artikel 38 der Ausführungs-Übereinkunft zum Weltpostvertrag auf 748 Beitragseinheiten zu verteilen waren. Jede Einheit stellt sich sonach auf 168 frcs. Da auf Deutschland 25 und auf seine Schutzgebiete zusammen 6 Einheiten entfallen, so hatte Deutschland insgesamt 5208 frcs, ebensoviel wie im Jahre 1908, beizutragen.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**Nr. 16.** BERLIN, AUGUST. **1910.**



## Zum vierzigjährigen Bestehen des Kaiserlich Deutschen Postamts in Constantinopel.

Von Ernst Rottner, Postdirektor in Constantinopel.

Am 1. März 1910 hat das deutsche Postamt in Constantinopel auf sein vierzigjähriges Bestehen zurückblicken können. Das Archiv hat wiederholt über die Entstehung und Entwicklung der deutschen Posteinrichtungen in der Türkei berichtet. Da seit dem letzten derartigen Bericht (Archiv 1903, S. 77 ff.) ein längerer Zeitraum verstrichen ist, erscheint ein Rückblick auf die weitere Entwicklung dieser Posteinrichtungen jetzt wohl am Platze.

Die deutsche Post war für eine lange Reihe von Jahren im ottomanischen Reiche nur durch die Postanstalt in Constantinopel vertreten, die am 1. März 1870 als Postagentur des Norddeutschen Bundes eingerichtet worden ist. Diese Postanstalt war ursprünglich nur für die in der Hauptstadt ansässigen Deutschen bestimmt; bald aber gelang es ihr, sich auch die Sympathien weiterer Kreise zu erwerben. Ihr Wirkungsfeld war anfangs auf die Annahme und Ausgabe gewöhnlicher und eingeschriebener Briefsendungen beschränkt.

Der Briefverkehr erreichte nach und nach folgenden Umfang:

1880:

204 987 eingegangene Briefsendungen, darunter 10 741 Einschreibsendungen,

231 317 aufgegebene Briefsendungen, darunter 23 253 Einschreibsendungen;

1890:

367 223 eingegangene Briefsendungen, darunter 19 941 Einschreibsendungen,
408 274 aufgegebene Briefsendungen, darunter 32 210 Einschreibsendungen;

1900:

656 415 eingegangene Briefsendungen, darunter 48 717 Einschreibsendungen,
581 099 aufgegebene Briefsendungen, darunter 45 595 Einschreibsendungen;

1909:

1 497 150 eingegangene Briefsendungen, darunter 77 520 Einschreibsendungen,
998 423 aufgegebene Briefsendungen, darunter 74 323 Einschreibsendungen.

Der Unterschied zwischen der Zahl der eingegangenen und der aufgegebenen gewöhnlichen Briefsendungen rührt daher, daß die aus Deutschland nebst einigen Nachbarländern herrührenden Briefsendungen, die infolge der Vermehrung des deutschen Bevölkerungsteils in der Türkei eine steigende Zunahme aufweisen, seit jeher sämtlich beim deutschen Postamt in Constantinopel eingehen, während die nach Deutschland usw. abgehenden Briefsendungen nicht nur beim deutschen Postamte, sondern bei allen anderen, fremden und ottomanischen Postanstalten in Constantinopel aufgeliefert werden können. Infolge der Gewährung von Rabatt beim Bezuge von Postwertzeichen usw. seitens einiger fremder Postanstalten läßt sich ein Teil des deutschen Publikums bestimmen, die Briefe bei anderen als den deutschen Postanstalten aufzuliefern. Der abgehende Briefverkehr ist deshalb in der Regel schwächer als der ankommende und nimmt auch nicht in demselben Maße zu wie dieser, was insofern die finanziellen Ergebnisse des Postamts nachteilig beeinflußt, als die hauptsächlich aus dem Briefverkehr herrührenden etatsmäßigen Einnahmen mit den stetig wachsenden Ausgaben für die Bearbeitung der ankommenden Post nicht gleichmäßig Schritt halten.

Noch im Gründungsjahre der Postanstalt kam als neuer Geschäftszweig der Zeitungsdienst hinzu. Nach 10 Jahren wurden jährlich 723 Stück Zeitungen mit 127 215 Zeitungsexemplaren bezogen, und heute beträgt die Zahl der bezogenen Zeitungen jährlich 1854 Stück mit 321 436 Zeitungsexemplaren. Daß dieser Dienst gut arbeitet, beweist u. a. der Umstand, daß die Verwaltung der Zivilliste S. M. des Sultans seit Jahrzehnten sich der Vermittlung der deutschen Post zum Bezuge der Zeitungen für den Sultan bedient.

War der Zeitungsdienst hauptsächlich dazu bestimmt, den geistigen Interessen der Benutzer des deutschen Postamts zu dienen, so wurden durch den im Jahre 1871 eingeführten Postanweisungsdienst besonders die wirtschaftlichen Interessen gefördert. Dieser Dienstzweig hat sich wie folgt entwickelt.

Es wurden eingezahlt:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1880 .... | 3 774 | Postanweisungen mit | 309 914 | Mark, |
| 1890 .... | 4 604 | - - | 359 519 | - |
| 1900 .... | 7 795 | - - | 622 533 | - |
| 1909 .... | 14 131 | - - | 1 616 293 | - ; |

es wurden ausgezahlt:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1880 .... | 745 | Postanweisungen mit | 99 015 Mark, |
| 1890 .... | 1 419 | - - | 114 803 - |
| 1900 .... | 3 154 | - - | 198 834 - |
| 1909 .... | 4 039 | - - | 246 184 - . |

Eine ebenso erfreuliche Entwicklung wie der Postanweisungsverkehr nahm der Postpaketverkehr, der nach den Beschlüssen der Pariser Post-Paket-Übereinkunft im Jahre 1881 eingeführt worden ist. Die Stückzahl der aufgegebenen Postpakete belief sich

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1890 .... | auf | 1 163 | Stück, |
| 1900 .... | - | 9 815 | - |
| 1909 .... | - | 11 700 | - , |

die der angekommenen Postpakete dagegen

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1890 .... | auf | 5 112 | Stück, |
| 1900 .... | - | 29 949 | - |
| 1909 .... | - | 52 190 | - . |

Die Zunahme der Zahl der ankommenden Pakete, mit der das deutsche Postamt in Constantinopel weitaus an erster Stelle unter den fremden Postanstalten steht, ist um so erfreulicher, als den fremden Postanstalten die Benutzung des Weges über Sofia zur Paketbeförderung immer noch verschlossen ist; diese erfolgt vielmehr über Constantza, und zwar nur zweimal in der Woche.

Auch das Postauftrags-Verfahren (1890), das Postnachnahme-Verfahren (1894) sowie der Wertsendungs- und Postfrachtstück-Verkehr (1900) haben sich verhältnismäßig günstig entwickelt. Besondere Erwähnung verdienen die Group-Sendungen (Sendungen mit barem Geld), von denen durchschnittlich ungefähr 6000 Stück jährlich beim Postamt eingehen.

In dem nämlichen Umfange, wie sich der Wirkungskreis des deutschen Postamts allmählich erweiterte, erfuhren auch die bestehenden Verbindungen nach und von der Heimat eine immer ausgedehntere Benutzung zu Postzwecken. Ursprünglich wurden zur Beförderung der Postsendungen die drei vorhandenen Verbindungen über Varna (zweimal wöchentlich), Triest (einmal wöchentlich) und Belgrad benutzt. Die Dauer der Überkunft der Post belief sich bei dem Wege über Varna auf 4 Tage, bei dem über Triest auf 8 Tage und bei dem Landwege über Belgrad auf ungefähr 9 Tage. Die Verbindung über Belgrad wurde wegen ihrer Unregelmäßigkeit bereits nach Jahresfrist wieder aufgegeben. Einen Umschwung in den Postbeförderungs-Verhältnissen brachte die Fertigstellung der Orientalischen Eisenbahn im Jahre 1888. Nach langwierigen diplomatischen Verhandlungen gelang es, von der türkischen Regierung das Zugeständnis für die Beförderung der Briefbeutel der fremdländischen Posten von Constantinopel bis zur bulgarischen Grenze und umgekehrt zu erlangen. Vom 13. August 1888 ab beförderte das Postamt täglich seine Post auf dem neuen Wege über Sofia. Die vom 1. Mai 1889 ab zweimal und später dreimal wöchentlich verkehrenden Orient-Expreß-Züge wurden und werden noch jetzt gleichfalls zur Postbeförderung benutzt. An Stelle der für den Paketverkehr wichtigen Postverbindungen über Varna und Triest trat 1896 die wöchentlich zweimalige Verbindung über Constantza, die auch für

den Briefverkehr benutzt wird. Die vorhandenen Postverbindungen werden zum Austausche von Kartenschlüssen mit einer großen Reihe von deutschen Auswechslungs-Postanstalten und zur Absendung von Kartenschlüssen an Empfangstellen innerhalb und außerhalb Europas benutzt.

Hand in Hand mit der Ausgestaltung der Beförderungs-Einrichtungen und der Verkehrszunahme des Postamts ging die Vermehrung des Personals und die Erweiterung der Diensträume.

Das Personal bestand bei der Gründung des Postamts aus dem Vorsteher, einem nachgeordneten Beamten und zwei Unterbeamten. Infolge der Einführung der verschiedenen neuen Dienstzweige, der Zunahme des Verkehrs, der Eröffnung von Zweigstellen in der Stadt und infolge der Vermehrung der Postverbindungen mußte das Personal im Laufe der Jahre so verstärkt werden, daß es sich jetzt auf 1 Vorsteher, 1 Inspektor, 2 Sekretäre und 7 Assistenten beläuft, die sämtlich dem heimatlichen Dienste entnommen sind. Außerdem sind gegenwärtig beim Postamte 12 einheimische Unterbeamte, 1 Kawaß und 3 Hamale (Lastträger) beschäftigt. Das Unterbeamtenpersonal setzt sich aus Angehörigen der verschiedensten Völkerschaften zusammen; die meisten davon sind Armenier. Der Kawaß und die Hamale sind türkischer Abkunft.

Das Postamt war ursprünglich in den Räumen des deutschen Konsulatsgebäudes untergebracht. Der gesteigerte Verkehr verlangte indes schon nach 2 Jahren die Unterbringung in anderen, größeren Räumen. Vom 1. Januar 1876 ab wurde in Stambul, wo der weitaus größte Teil der deutschen Kaufmannschaft seine Warenniederlagen und Kontore hat, eine Zweigstelle des deutschen Postamts errichtet, die von den Beteiligten als eine große Erleichterung empfunden wurde und sich sehr günstig entwickelte. Daß mit dieser Einrichtung einem wichtigen Verkehrsbedürfnisse Rechnung getragen worden ist, ergibt sich auch daraus, daß die anderen fremdländischen Posten, dem Beispiele des deutschen Postamts folgend, nacheinander ebenfalls Zweigstellen in Stambul eröffnet haben. In das Jahr 1877 fällt die Verlegung des deutschen Postamts in den Stadtteil Galata, wo es sich gegenwärtig noch befindet. Hatte es früher in einer wenig verkehrsreichen Gegend gelegen, wo es für das Publikum nur den Vorteil bot, daß es sich in der Nähe der anderen fremden Posten befand, so kam es nun in den Mittelpunkt des Geschäftsverkehrs. Diese Verlegung des Postamts hatte eine bedeutende Zunahme der Benutzung zur Folge. Noch erheblicher wurde der Verkehrsumfang des Postamts durch die Einrichtung einer Zweigstelle im Stadtteile Pera. Diese besteht nunmehr seit 10 Jahren und entspricht, wie ihre lebhafte Benutzung durch das Publikum erkennen läßt, einem wirklichen Bedürfnisse.

War so die deutsche Post allmählich aus dem Rahmen ihrer ursprünglichen Tätigkeit, als Vermittlerin des Briefverkehrs der in der Hauptstadt ansässigen Deutschen zu dienen, mit Erfolg herausgetreten, so boten sich ihr durch die Einrichtung von Postanstalten in der Provinz des ottomanischen Reiches neue Aufgaben und Ziele.

Die Reise Seiner Majestät des Deutschen Kaisers nach Palästina im Jahre 1898 hatte am 1. Oktober desselben Jahres die Einrichtung eines deutschen Postamts in Jaffa zur Folge. Wiederholte Gesuche deutscher Landsleute in Beirut, Jerusalem und Smyrna führten kurze Zeit danach, am 1. März 1900, zur Einrichtung deutscher Postämter auch an diesen Orten. Diese letztbezeichneten Postämter haben mithin am Tage des vierzigjährigen Bestehens des Postamts in Constantinopel die Feier ihres eigenen zehnjährigen Bestehens begehen können. Die deutschen Postämter in der asiatischen Türkei sind

dem deutschen Postamt in Constantinopel, dieses ist unmittelbar dem Reichs-Postamt unterstellt.

Trotz des kurzen Bestehens haben sich die deutschen Postämter in der asiatischen Türkei, wie nachfolgende Statistik ergibt, erfreulich entwickelt.

| | Stückzahl | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | der eingegangenen | | | | | der aufgegebenen | | | |
| | Brief-sendungen | darunter Ein-schreib-sendungen | gewöhn-lichen Post-pakete | Post-anwei-sungen | Zeitungs-nummern | Brief-sendungen | darunter Ein-schreib-sendungen | gewöhn-lichen Post-pakete | Post-anwei-sungen |
| | **Beirut.** | | | | | | | | |
| 1904 | 85 686 | 10 780 | 6 979 | 850 | 11 933 | 72 126 | 6 268 | 3 587 | 1 660 |
| 1909 | 113 698 | 16 104 | 11 805 | 1 279 | 12 277 | 90 038 | 13 390 | 7 672 | 2 522 |
| | **Jaffa.** | | | | | | | | |
| 1904 | 42 432 | 2 963 | 3 727 [1]) | 536 | 27 162 | 57 790 | 4 670 | 2 480 [1]) | 1 669 |
| 1909 | 71 864 | 5 643 | 6 061 [1]) | 819 | 37 612 | 79 092 | 6 913 | 3 243 [1]) | 2 852 |
| | **Jerusalem.** | | | | | | | | |
| 1904 | 140 678 | 6 276 | 5 137 | 8 719 | 23 813 | 163 434 | 7 928 | 3 387 | 2 363 |
| 1909 | 152 320 | 9 714 | 8 263 | 9 852 | 33 598 | 555 854 | 9 532 | 4 063 | 3 750 |
| | **Smyrna.** | | | | | | | | |
| 1904 | 328 535 [2]) | 26 334 | 10 699 | 641 | 20 842 | 263 360 | 17 482 | 4 855 | 2 319 |
| 1909 | 268 788 [2]) | 31 607 | 14 569 | 932 | 20 345 | 333 476 | 20 984 | 8 409 | 3 206. |

Außer an den in dieser Statistik erwähnten Dienstzweigen beteiligen sich die Postanstalten auch an allen anderen Dienstzweigen nach Maßgabe der Bestimmungen des Weltpostvertrags und der Nebenabkommen.

Das Personal beläuft sich bei diesen Postämtern insgesamt auf 15 Beamte (einschließlich Vorsteher und 5 Hilfsbeamte) und 10 einheimische Unterbeamte.

---

[1]) Im Durchgang nach und von Jerusalem bearbeitete Pakete 1904: 5012, 1909: 8460.

[2]) Da die eingegangenen Einschreib-Briefsendungen in Smyrna eine bedeutende Zunahme aufweisen, was als Gradmesser für die allgemeine Verkehrszunahme anzusehen ist, können die Angaben über die gewöhnlichen Briefsendungen der Wirklichkeit nicht entsprechen; sie müssen auf einem Zufall oder Fehler in der Statistik beruhen.

Die statistischen Angaben können für sich allein ein zutreffendes Bild von der Wirksamkeit und Bedeutung der deutschen Postämter in der Türkei nicht geben, zumal in der Heimat jedes Postamt I mittleren Umfanges ähnliche oder größere Ergebnisse aufzuweisen hat, als sämtliche deutschen Postämter in der Türkei zusammengenommen. Die eigentliche Aufgabe dieser Postämter besteht darin, daß sie der in der Türkei ansässigen deutschen Bevölkerung, insbesondere den deutschen Kaufleuten, die Mittel und Wege an die Hand geben, einen geregelten Postverkehr mit der Heimat zu unterhalten, und daß sie rechtzeitig dem Verkehrsbedürfnisse genügende Einrichtungen treffen. Die Erfüllung dieser Aufgaben begegnet gewissen Schwierigkeiten. Die Durchführung eines nach heimatlichem Muster geregelten Dienstes wird in der Türkei erschwert durch die vielfachen Unterbrechungen der Eisenbahnlinien infolge von Überschwemmungen usw., durch Verspätungen der Züge und Schiffe, nicht selten auch durch politische Ereignisse, Straßenaufläufe u. a. m. Der Verkehr mit dem sich aus allen Völkerschaften zusammensetzenden Publikum stellt ferner außergewöhnliche Anforderungen an die Gewandtheit und Umsicht des Beamtenpersonals. Namentlich erfordert der Schalterdienst ein ungewöhnliches Maß von Kenntnissen fremder Sprachen und der verwickelten Münz- und Tarifverhältnisse.

Möge die deutsche Post in der Türkei auch fernerhin sich gedeihlich weiterentwickeln und für ihr Teil zur Förderung deutscher Interessen und zur Hebung deutschen Ansehens im Auslande beitragen!

---

## Der Quecksilberdampf-Gleichrichter.

Von **Höpfner**, Telegrapheninspektor in Berlin.

Wechselstrom ist zum Laden von Sammlern oder für andere elektrolytische Zwecke erst verwendbar, wenn er in Gleichstrom umgeformt wird. Als Wechselstrom-Gleichstromumformer benutzt man außer den umlaufenden Umformern für kleinere Leistungen (etwa bis 5 KW) sogenannte Gleichrichter. Solche Gleichrichter sind z B. der in der Reichs-Telegraphen-Verwaltung an mehreren Stellen verwendete Relais-Gleichrichter der Firma Koch & Sterzel in Dresden und der elektrolytische Aluminium-Gleichrichter von Grätz. Neuerdings gewinnt ein Gleichrichter Bedeutung, der den bisher gebräuchlichen Wechselstrom-Gleichstromumformern gegenüber wesentliche Vorzüge besitzt. Es ist der von Cooper Hewitt angegebene Quecksilberdampf-Gleichrichter.

Der Arbeitsvorgang dieses Gleichrichters beruht auf der Elektrizitätsleitung durch Gase. In einem fast luftleeren Glasgefäße werden von einer Wechselspannung Quecksilberdampf-Lichtbögen eingeleitet und so aufrechterhalten, daß sie immer von derselben Elektrode als Kathode ausgehen und somit über diese Elektrode hinweg Ströme gleicher Richtung weitergeben. Während die Kathode dauernd auf so hoher Temperatur erhalten wird, daß das Elektrodenmaterial verdampft, werden die positiven Elektroden der Lichtbögen beständig auf verhältnismäßig niedriger Temperatur gehalten.



Alsdann genügt eine geringe Spannung, um einen Lichtbogen zwischen der heißen Elektrode als Kathode und der kühleren Elektrode als Anode zu erzeugen. Für den Stromdurchgang in umgekehrter Richtung, bei dem die kalte Elektrode die Kathode wäre, ist dagegen eine sehr hohe Spannung erforderlich, ungefähr 30 000 V für 1 cm Elektrodenabstand. Die kalte Elektrode wirkt somit bis zu ziemlich hohen Spannungen für diejenige Stromrichtung, die sie zur Kathode machen würde, wie ein Rückschlagventil.

In dem von Cooper Hewitt angegebenen Gleichrichter besteht die Kathode aus Quecksilber; die Anoden sind aus Graphit oder Eisen hergestellt. Die hohe Temperatur der Kathode wird vom Strome selbst erzeugt und aufrechterhalten. Quecksilber eignet sich als Kathodenmaterial aus verschiedenen Gründen besonders gut; erstens weil es eine niedrige Verdampfungstemperatur hat, zweitens weil die Quecksilberdämpfe an den Wänden des luftleeren Raumes leicht wieder in den metallischen Zustand übergehen und nach der am tiefsten Punkte des Gleichrichtergefäßes liegenden Kathode zurückgelangen können, so daß kein Verbrauch an Elektrodenmaterial stattfindet, und drittens, weil Quecksilberdampf sich durch eine hohe Leitfähigkeit auszeichnet.

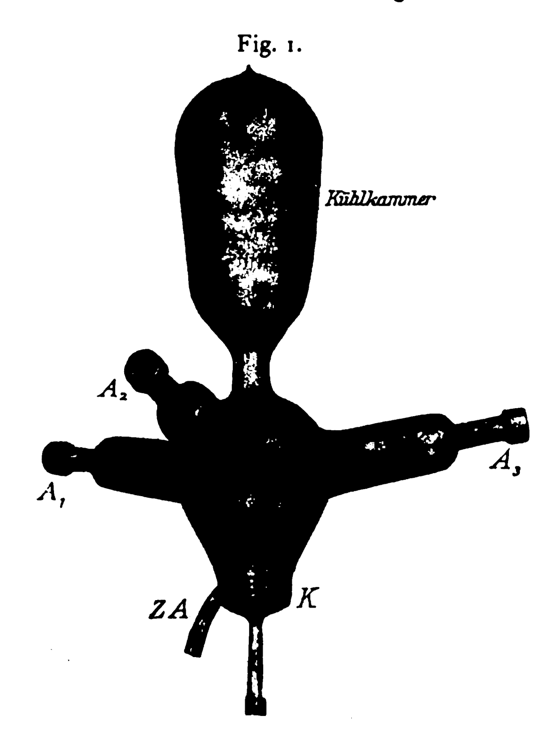
Der Elektrodenzwischenraum muß luftleer sein, um die niedrige Temperatur der Graphit- oder Eisenanoden aufrecht zu erhalten; denn ein in Luft bestehender Lichtbogen erhitzt nicht nur die Kathode, sondern auch die Anode. Auch der Luftabschluß genügt nicht in allen Fällen. Man muß der Anode ferner eine große Oberfläche geben, 0,5 bis 1 qcm für 1 A Anodenstrom. Unter diesen Bedingungen ist es möglich, die Temperatur der Anoden so niedrig zu halten, daß sie als Rückschlagventile wirken. Dabei beeinträchtigt schwache Rotglut der Anoden, einer Temperatur von etwa 600° C. entsprechend, die Ventilwirkung noch nicht. Im Vergleich zur Kathode, d. h. zu dem unstet auf der Quecksilberoberfläche umherirrenden Lichtbogenpunkte, dessen Temperatur auf 4000° C. zu schätzen ist, kann die Anodentemperatur von 600° C. noch niedrig genannt werden.

Die Fig. 1 und 2 stellen die gegenwärtig gebräuchlichen Typen der Quecksilberdampf-Gleichrichter dar. Der Gleichrichterkolben der Fig. 1 dient dazu, Drehstrom in Gleichstrom umzusetzen; der Kolben der Fig. 2 formt Wechselstrom in Gleichstrom um. $A_1$, $A_2$ und beim Drehstrom-Gleichrichter noch $A_3$ sind die aus Graphit oder Eisen bestehenden Anoden; $K$ ist die aus Quecksilber bestehende Kathode. Unmittelbar neben der Kathode ist eine kleinere, ebenfalls mit Quecksilber gefüllte Elektrode angeordnet, die sogenannte Zündanode $ZA$. Die Zündung des Gleichrichters, auch das »Anlassen« genannt, erfolgt in der Weise, daß durch geringe Drehung des Kolbens das Quecksilber der Kathode und der Zündanode, zwischen denen eine elektrische Spannung herrscht, zusammenfließt, und daß beim Zurückdrehen des Kolbens der stromführende Quecksilberfaden abreißt. Hierbei entsteht ein kleiner Lichtbogen, der die Kathode über die Verdampfungstemperatur erhitzt und somit die Vorbedingung schafft für das Entstehen des Lichtbogens zwischen den Anoden $A_1$ bis $A_3$ einerseits und der Kathode anderseits. Der obere große Teil der Kolben ist die Kühlkammer. Hier wird das in Dampfform übergegangene Quecksilber wieder zu metallischem Quecksilber verdichtet. Die abkühlende Oberfläche muß so groß sein, daß auf 1 qcm Glasoberfläche nicht mehr als 0,05 bis 0,1 im Lichtbogen in Wärme umgesetzte Watt entfallen.

Die Wirksamkeit des Gleichrichters hängt, wie bereits erwähnt, wesentlich davon ab, daß die Quecksilberkathode stets heiß ist. Da nun Metalle gute Wärmeleiter sind, verliert die Quecksilberkathode die hohe Temperatur, wenn der die Kathode durchfließende Strom auch nur für einen kleinen Bruchteil einer Sekunde aussetzt oder auch nur unter einen bestimmten Grenzwert heruntergeht. Die Kathode des Gleichrichters muß demnach einen dauernden Strom führen, der einen kritischen unteren Wert nie unterschreiten darf.

Im Drehstrom-Gleichrichter begegnet diese Forderung keinen besonderen Schwierigkeiten, da die Spannungswellen zwischen den Drehstromleitern gegeneinander um 120° verschoben sind. Wenn die drei Anoden des Drehstrom-Gleichrichters in der in Fig. 3 dargestellten Weise mit den Wicklungen eines Drehstromtransformators in Sternschaltung verbunden werden, so fließt

Fig. 1.

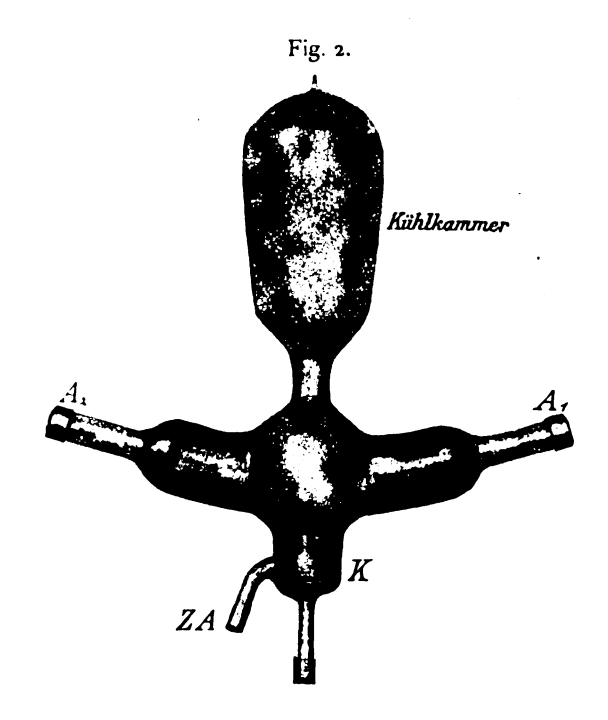



nach dem Anlassen zwischen der Kathode und dem Sternpunkte des Transformators über einen Gleichstromverbraucher (z. B. eine Sammlerbatterie, einen Gleichstrommotor oder eine Gleichstrombogenlampe) ein pulsierender Strom etwa in der Form der in Fig. 4 stark ausgezogenen Kurve. Wenn der zwischen der Anode 1 und der Kathode bestehende Lichtbogenstrom entsprechend der Wellenform der Phasenspannung auf den kritischen unteren Wert herabgehen will, hat die Phasenspannung zwischen der Anode 2 und der Kathode schon so weit zugenommen, daß sie imstande ist, einen Lichtbogen zwischen diesen Elektroden durch die Quecksilberdampfstrecke zu treiben. Das gleiche gilt auch für die Anode 3 und weiter für die Anode 1 usw., wenn die Phasenspannung der vorhergehenden Anode sich dem kritischen unteren Werte nähert. Ist die Aufnahmefähigkeit des Gleichstromverbrauchers genügend groß, so läßt sich somit ohne Schwierigkeit erreichen, daß der kritische Mindestwert des Lichtbogenstroms nie unterschritten wird,

und daß der Lichtbogen in steter Folge die Anoden wechselt. Der Gleichstrom zwischen Kathode und Transformatorsternpunkt kann entweder durch eingeschaltete veränderliche Widerstände oder, wie es für eine wirtschaftliche Ausbeute des Wechselstroms notwendig ist, durch Veränderung der Anodenspannung auf den gewünschten Wert eingestellt werden. Als Transformatoren werden gewöhnlich Spartransformatoren verwendet, bei denen also Primär- und Sekundärwicklung zu einer Wicklung vereinigt sind. An Stelle von Spartransformatoren könnten ebensogut Transformatoren gewöhnlicher Bauart verwendet werden.

Schwieriger ist es, bei dem in Fig. 2 dargestellten Wechselstrom-Gleichrichter die hohe Temperatur der Kathode aufrechtzuerhalten. Wenn bei diesem die Anoden $A_1$ und $A_2$ nach der in Fig. 5 dargestellten Schaltung mit dem Spartransformator verbunden und die zu ladende Sammler-

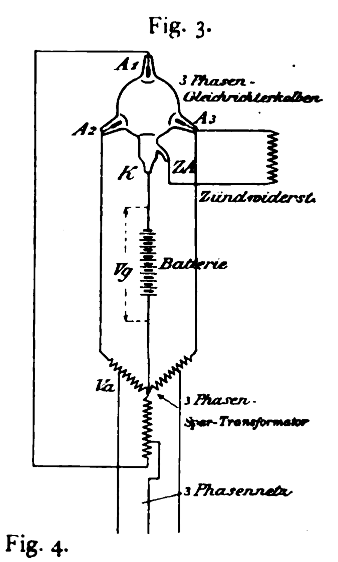
Fig. 2.




batterie zwischen die Kathode und einen symmetrisch zu den Anodenabzweigungen gelegenen Punkt der Transformatorwicklung geschaltet wird, gelingt es nicht ohne weiteres, den Gleichrichter in Betrieb zu setzen, weil die Spannung zwischen der einen Anode und dem Transformatormittelpunkt auf Null fällt, bevor die Spannung der anderen Anode gegenüber diesem Mittelpunkte wieder ansteigt. Wenn auch bei einem 50-periodigen Wechselstrome weniger als $^1/_{1000}$ Sekunde vergeht, während deren die Spannung oder der Strom unter den Mindestwert sinkt, so genügt dieses Zeitteilchen doch, um die Temperatur der Kathode so weit herabzusetzen, daß die Kathode ihre Leitfähigkeit verliert. Um nun den Strom nicht unter den kritischen Wert sinken zu lassen, wird in den Gleichstromkreis eine Drosselspule $D$ (Fig. 5), die sogenannte Stromerhaltungspule, eingeschaltet. Diese Spule nimmt während des Anstiegs der Stromhalbwelle magnetische Energie auf und setzt sie während des Abfalls der Halbwelle in elektrischen Strom um, und zwar hat der durch

die Selbstinduktivität der Spule erzeugte Strom dieselbe Richtung wie der Strom, der die Aufspeicherung der magnetischen Energie verursachte. Die Selbstinduktivität der Drosselspule muß so groß sein, daß der von der Spule gelieferte Entladungstrom ausreicht, um den Strom an der Kathode oberhalb des Mindestwerts zu erhalten. Man kann dieselbe Wirkung auch dadurch erzielen, daß man dem Transformator durch eine besondere Bauart höhere Selbstinduktivität verleiht, als sie ein gewöhnlicher Transformator hat. Die Selbstinduktivität an dieser Stelle wirkt dann genau so wie die der Stromerhaltungspule.

Fig. 3.



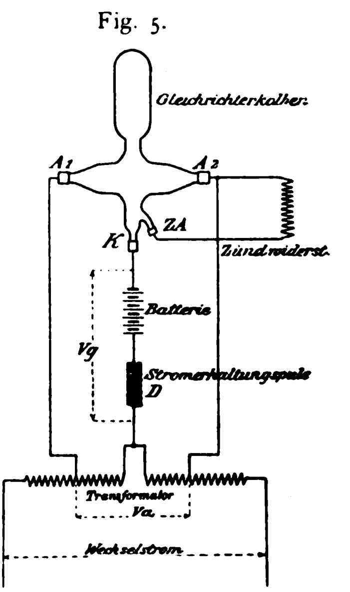

Die Strom- und Spannungsvorgänge im Wechselstrom-Gleichrichter werden in der Hauptsache durch die in Fig. 6 und 7 wiedergegebenen Oszillogramme erläutert. Die Fig. 7 stellt Strom und Spannung des Gleichstromverbrauchers zwischen Kathode und Transformatormittelpunkt dar. In der Fig. 6 kann man erkennen, wie der Strom in einer Anodenzuführung der Polarität der Anode entsprechend auftritt und verschwindet, und welche Werte die Spannung zwischen derselben Anode und der Kathode hierbei annimmt. Bemerkenswert und charakteristisch für den Quecksilberdampf-Gleichrichter ist die Erscheinung, daß die Spannung zwischen Anode und Kathode während des Stromdurchganges unabhängig vom Strome einen gleichbleibenden Wert von etwa 13 V behält.

Fig. 4.

1 Periode

Die Gleichrichtergefäße werden für Strombelastungen bis zu 30 und 40 A gebaut. Die Höhe der Strombelastung ist beschränkt, weil es schwierig ist, stärkere stromführende Drähte in Glas einzuschmelzen, ohne daß die Luftleere des Glasgefäßes leidet, und weil die Ableitung größerer Wärmemengen, als in einem 30 A-Kolben erzeugt werden, d. s. fast $^1/_2$ KW, zu so großen Abmessungen der Kühlkammer und des ganzen Kolbens führen würde, daß die Herstellung guter Kolben glastechnisch nicht möglich wäre. In nordamerikanischen Betrieben, die den Quecksilberdampf-Gleichrichter schon seit einer Reihe von Jahren kennen, soll man Gleichrichter für 50 A mit Erfolg benutzen. Man hat jedoch hierzu bereits Metallgefäße verwendet, die mit besonderen Einrichtungen dauernd gekühlt und luftleer gepumpt werden. Während Wechselstrom-Gleichrichter für Stromstärken von 30 A hinunter bis 5 A hergestellt werden, verwendet man Drehstrom-Gleichrichter im Betriebe nur für Stromstärken von 20 bis 30 A.

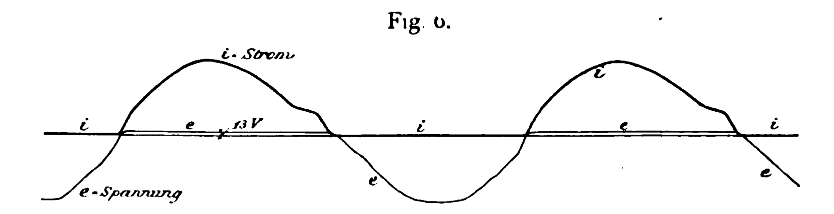
Fig. 5.



Die unteren Grenzen der Strombelastung liegen bei den großen Kolben bei etwa 6 A, bei den kleineren bis zu 2 A hinunter; sie werden bestimmt durch den Elektrodenabstand, durch die Abkühlung des Kolbens und durch die Induktivität der Stromerhaltungspule. Die Erhöhung der Wechselspannung, deren Grenzen bei etwa 20 000 V liegen, äußert sich in der Bauart der Gleichrichterkolben durch Verlängerung der Anodenarme und durch Einfügung von Hindernissen für den unmittelbaren Übergang einer Entladung von Anode zu Anode.

Die Fig. 8 und 9 stellen den äußeren Aufbau eines Wechselstrom-Gleichrichters für 20 A Gleichstrombelastung dar. Das Gleichrichtergefäß ruht

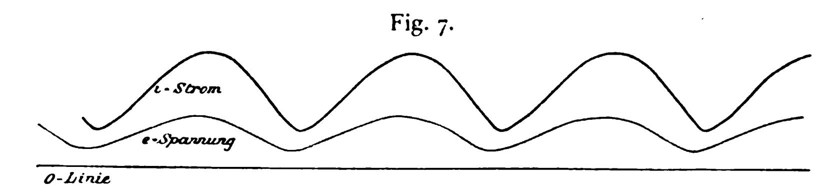
Fig. 6.




auf der Rückseite der Schalttafel (Fig. 9) in einem Tragegestelle. Der Griff *G* dient zum Drehen des Gleichrichterkolbens. Mit Hilfe des nach unten gedrückten Anlaßschalters *A* werden die Zündanode und die Kathode mit den Zünd- und Anlaßwiderständen verbunden. In der Regelstellung des Anlaßschalters ist die Zündanodenverbindung unterbrochen und die Kathode mit der zu ladenden Batterie verbunden. Der Gleichrichter wird bei Benutzung zur Sammlerladung zunächst auf einen die Batterie ersetzenden Widerstand angelassen, weil die Gegenspannung der Batterie die Zündung erschweren würde. *M* ist ein doppelpoliger Maximalschalter, der in den Gleichstromkreis eingeschaltet ist und den Ladekreis unterbricht, sobald der Gleichrichter überlastet wird. Mit dem Schalter *R* wird die Wechselspannung und damit die Gleichspannung verändert. Transformator und Stromerhaltungspule werden hinter der Tafel aufgestellt. Der beschriebene Gleichrichter ist 120 cm hoch, 26 cm tief, 52 cm breit.

Bei den kleineren Gleichrichtern für 5 und 10 A fällt die Spannungsregelung fort. Der Griff *G* und der Anlaßschalter sind zu einem Apparat vereinigt. Die Abmessungen eines Gleichrichters für 5 A sind: 74 cm hoch, 23 cm tief, 35 cm breit.

Fig. 7.




Der Gleichrichter nach Cooper Hewitt zeichnet sich also durch seine sehr geringen Abmessungen aus. Selbst ein Drehstrom-Gleichrichter für 30 A beansprucht bei einer Höhe von 2 m eine Grundfläche von nur $0{,}52 \times 0{,}53 = 0{,}28$ qm. Bei ihrem schalttafelähnlichen Aufbau können sie entweder unmittelbar an der Wand aufgestellt und befestigt oder der Sammlerschalttafel angereiht werden.

Beim Entwurf einer Sammlerladeanlage ist die Kenntnis der Beziehungen zwischen Wechselspannung oder Drehspannung und Gleichspannung von einiger Bedeutung. Diese Beziehungen sind folgende: *Va* sei

Fig. 8.

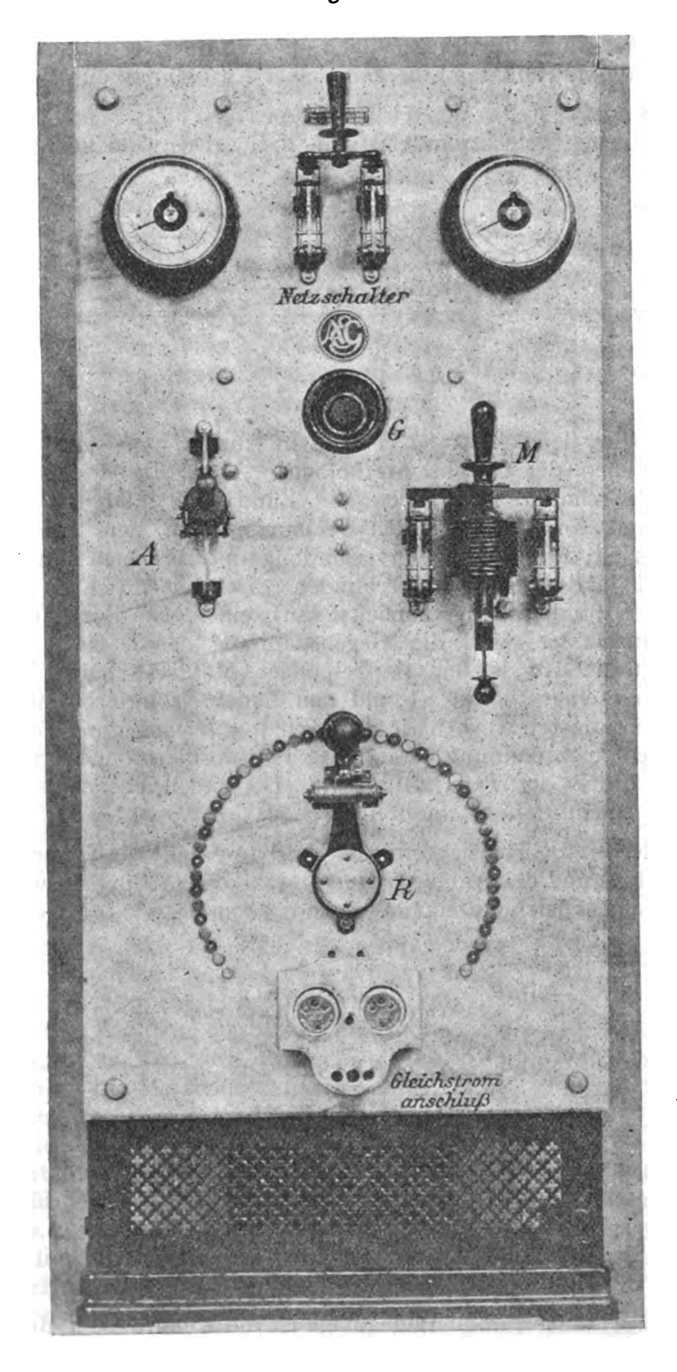
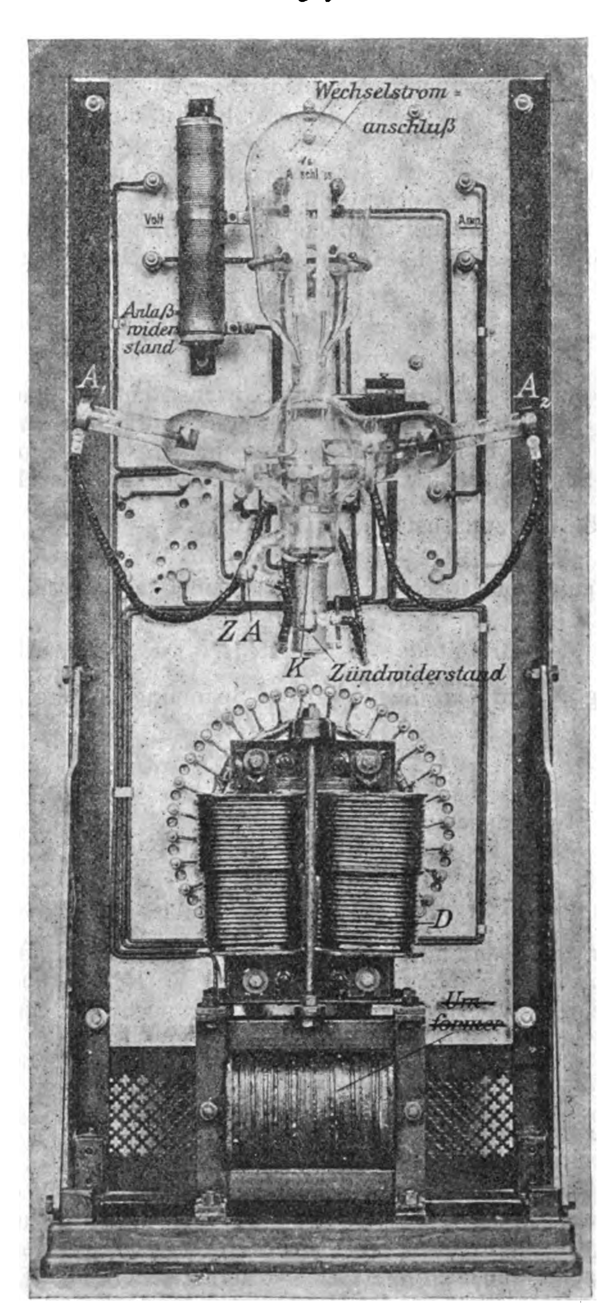


Fig. 9.


Wechselstrom-
anschluß
Volt
Amp.
Anlaß-
widerstand
$A_1$
$A_2$
ZA
K
Zündwiderstand
D
Um-
former
Trans-
formator

der Effektivwert der Anodenspannung; $Vg$ sei die mit einem Drehspulmeßgeräte festgestellte Gleichspannung. Dann ist beim **Wechselstrom-Gleichrichter** (Fig. 5) die Effektivspannung zwischen einer Anode und dem Mittelpunkte des Transformators $= \frac{Va}{2}$. Hiervon ist noch der Spannungsverlust in dem Gleichrichterkolben abzuziehen. Bei den Gleichrichtern für die im Betrieb üblichen Niederspannungen erreicht der Spannungsverlust den Wert 13 V; hiervon entfallen 10 V auf die beiden Elektroden und 3 V auf die Quecksilberdampfstrecke. Daß dieser Spannungsverlust von der Belastung in weiten Grenzen unabhängig ist, wurde bereits erwähnt. Ferner ist $Va$ mit Rücksicht darauf, daß es einen Effektivwert, $Vg$ dagegen den galvanometrischen Mittelwert der pulsierenden Gleichspannung darstellt, noch mit einem empirisch gefundenen Faktor 0,85 zu vervielfachen. Somit ergibt sich:

$$Vg = \frac{Va \cdot 0{,}85}{2} - 13.$$

Der Drehstrom-Gleichrichter liefert im Gleichstromkreis eine veränderliche Gleichspannung der in Fig. 4 durch die stark ausgezogenen Linien dargestellten Form. Da sich bei der Phasenverschiebung von 120° zwei aufeinanderfolgende Spannungshalbwellen in halber Höhe des Höchstwerts $E$ schneiden, wird $Vg$ zunächst bestimmt zu $\frac{E}{2} + \frac{2}{\pi} \cdot \frac{E}{2} = 0{,}82\, E$, wo $\frac{2}{\pi} \cdot \frac{E}{2}$ den galvanometrischen Mittelwert einer annähernd sinusförmigen Halbwelle von der Amplitude $\frac{E}{2}$ darstellt. Da $E$ der Höchstwert der Phasenspannung $V$ und $Va$ die verkettete Spannung ist, ergibt sich

$$E = \sqrt{2} \cdot V = \frac{\sqrt{2} \cdot Va}{\sqrt{3}}$$

und weiter als etwas genauerer Wert für $Vg$:

$$0{,}82 \sqrt{\frac{2}{3}} \cdot Va = 0{,}67\, Va.$$

Berücksichtigt man wiederum, daß $Va$ eine Effektivspannung ist, $Vg$ dagegen einen galvanometrischen Mittelwert darstellt, so ist $Va$ noch mit einem Faktor 0,93 bis 0,97 zu erweitern. Ferner ist noch der Spannungsverlust im Gleichrichterkolben mit 13 V abzuziehen. Somit ist:

$$Vg = 0{,}67 \cdot 0{,}93\, Va - 13 = 0{,}62\, Va - 13.$$

Die Energieverluste eines Quecksilberdampf-Gleichrichters werden in der Hauptsache durch den Spannungsverlust im Gleichrichtergefäße, zum kleineren Teile durch die Umsetzung im Transformator hervorgerufen. Da der Spannungsverlust im Gleichrichtergefäße von der Belastung praktisch unabhängig ist, wird der **Wirkungsgrad des Gleichrichters**, d. h. das Verhältnis der im Gleichstromkreise gewonnenen Watt zu den im Wechsel- oder Drehstromkreise hierfür aufgewendeten Watt in der Hauptsache durch die Gleichspannung $Vg$ bestimmt. Der Wirkungsgrad $\eta$ ist somit $= \frac{Vg}{Vg + 13} - p$, worin $p$ die im Transformator und in der Stromerhaltungspule auftretenden Verluste auf das

Hundert bezogen angibt. Bei einem Wechselstrom-Gleichrichter für 220 V Anodenspannung, der eine Gleichspannung von $\frac{220 \cdot 0,85}{2} - 13 =$ rund 80 V liefert, erreicht das Verhältnis $\frac{Vg}{Vg + 13}$ den Wert $\frac{80}{93} = 0,86$. Schätzt man die Verluste im Transformator und in der Stromerhaltungspule auf 5 bis 6 v. H., so ergibt sich ein Wirkungsgrad von 0,80. Ein Wechselstrom-Gleichrichter für 110 V liefert eine Gleichspannung von etwa 34 V und setzt die zugeführte Wechselstromleistung zu etwa 66 v. H. in Gleichstromleistung um. Die Anodenspannung ist von der Spannung des Wechselstromnetzes insofern unabhängig, als man durch Umsetzung jede beliebige Anodenspannung erzielen kann. Man muß hierbei aber berücksichtigen, daß die Verluste im Transformator um so größer werden, je weiter die Anodenspannung sich von der Netzspannung entfernt. Ein Drehstrom-Gleichrichter verhält sich in dieser Beziehung wesentlich günstiger, als er höhere Gleichspannungen liefert; z. B. erzeugt ein Drehstrom-Gleichrichter mit 110 V Anodenspannung eine Gleichspannung von $0,62\, Va - 13 = 55$ V und arbeitet mit einem Wirkungsgrade von $\frac{55}{68} - 0,06 = 0,74$.

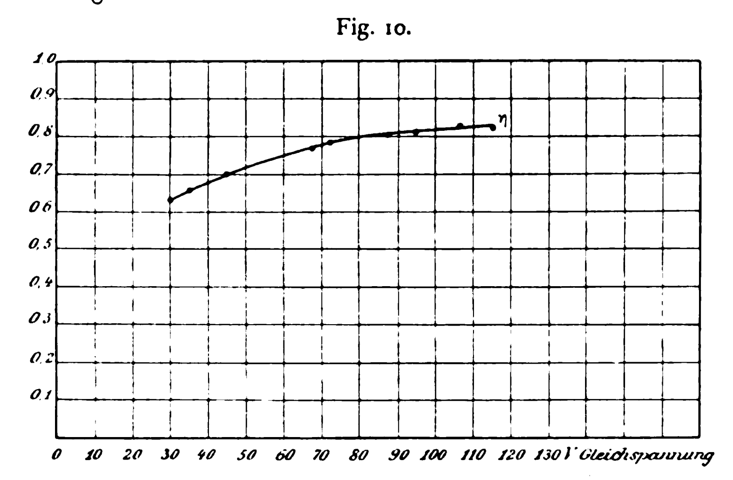
Die Fig. 10 zeigt die Abhängigkeit des Wirkungsgrads von der Gleichspannung $Vg$ eines Wechselstrom-Gleichrichters. In der Fig. 11 sind die an einem Wechselstrom-Gleichrichter für 220 V und 30 A ausgeführten Messungen graphisch dargestellt.

Bemerkenswert ist die äußere Charakteristik, d. h. die Änderung von $Vg$ in Abhängigkeit von der Gleichstrombelastung. Da mit zunehmender Belastung die Gleichspannung abnimmt, der Gleichrichter sich also wie eine Gleichstrom-Nebenschlußdynamomaschine verhält, können die Quecksilberdampf-Gleichrichter zur Erzielung höherer Stromstärken in Nebeneinanderschaltung betrieben werden. Doch muß man in die Anodenzuführungen Ausgleichspulen einschalten, um Ungleichheiten in der Stromverteilung über die gleichzeitig und nebeneinander bestehenden Lichtbögen zu verhindern, und um zu verhüten, daß beim Erlöschen des einen Gleichrichters der zweite überlastet wird. Das letzte gilt hauptsächlich für Nebeneinanderschaltung von Gleichrichtern auf solche Gleichstromverbraucher, die keine Gegenspannung entwickeln.

Der Wirtschaftlichkeit im Betrieb eines Quecksilberdampf-Gleichrichters wird jedoch dadurch Abbruch getan, daß die Gleichrichterkolben nur eine beschränkte Lebensdauer haben, daß also von Zeit zu Zeit Ausgaben für Kolbenersatz entstehen, die wesentlich größer sind als die Ausgaben für Unterhaltung eines umlaufenden Umformers oder eines Kochschen Gleichrichters. Die Gleichrichterkolben werden meistens dadurch schadhaft, daß sie das Vakuum verlieren. Ausreichende Erfahrungen in dieser Beziehung aus deutschen Betrieben liegen noch nicht vor. In amerikanischen Fachzeitschriften wird die Lebensdauer eines 10 A-Kolbens auf 4500, eines 20 A-Kolbens auf 2500 und eines 30 A-Kolbens auf 1400 Brennstunden angegeben. Die Fabriken, die sich in Deutschland mit der Herstellung von Quecksilberdampf-Gleichrichtern befassen (die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft und die Cooper-Hewitt-Lampenfabrik der Westinghouse Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin), übernehmen eine Gewähr für eine bestimmte Brenndauer, und zwar bei durchschnittlich 1- bis 4-stündiger Brennzeit täglich für die Dauer von 9 Monaten, bei 5- bis 10-stündiger Brennzeit täglich für die Dauer von 4 Monaten, bei 11- bis 24-stündiger Brennzeit täglich für die

Dauer von 2 Monaten, und zwar in der Weise, daß der Ersatzkörper innerhalb der Gewährfrist nur im Verhältnis der erreichten zur gewährleisteten Stundenzahl angerechnet wird.

Fig. 10.




Für die Gleichrichterkolben werden bei Rückgabe der schadhaften Kolben folgende Preise gefordert:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| für einen | 5 | A-Kolben | etwa | 50 | Mark, |
| - | 10 | - | - | 75 | - |
| - | 20 | - | - | 105 | - |
| - | 30 | - | - | 135 | - . |

Nimmt man nun für einen bestimmten Fall an, ein Gleichrichter sei jeden Tag 4 Stunden durchschnittlich im Betrieb und liefere 30 A bei 80 V

Fig. 11.

während der dreistündigen Hauptladung einer Sammlerbatterie und 15 A bei der einstündigen Nachladung, so liefert er während der Gewährfrist

$$\frac{30 \cdot 80}{1000} \cdot 9 \cdot 30 \cdot 3 + \frac{15 \cdot 80}{1000} \cdot 9 \cdot 30 = 1944 + 324 = 2268 \text{ KWS.}$$

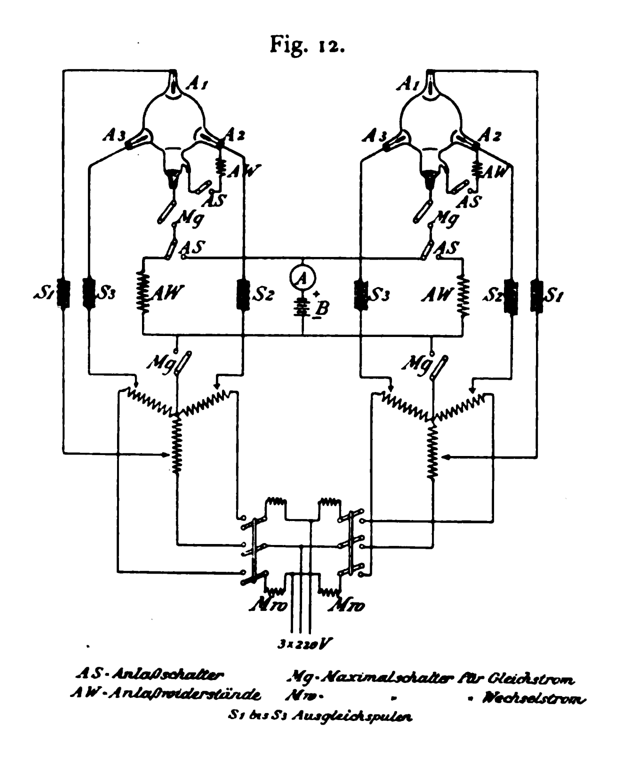


Bei einem mittleren Wirkungsgrade von 80 v. H. entnimmt er während dieser Zeit dem Wechselstromnetze $\frac{2268}{80} \cdot 100 = 2835$ KWS. Ein umlaufender Umformer für 2,4 KW Dynamoleistung arbeitet mit 62 v. H. Wirkungsgrad bei Vollast und mit 50 v. H. bei halber Last; er entnimmt dem Netze

$$\frac{1944}{62} \cdot 100 + \frac{324}{50} \cdot 100 = 3135 + 648 = 3783 \text{ KWS.}$$

Der Gleichrichter verbraucht also für die gleiche Leistung 948 KWS weniger. Bei einem Preise von 20 Pf. für 1 KWS entspricht dies einer Ersparnis von rund 190 Mark; hiervon müssen ungünstigstenfalls 135 Mark für den Kolbenersatz aufgewendet werden, so daß eine Ersparnis von 55 Mark zugunsten des Gleichrichters übrigbleibt.

Fig. 12.




Berücksichtigt man noch, daß der Kolbenersatz die einzige Ausgabe für die Unterhaltung der Anlage darstellt, und daß die Ausgaben für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, das bei Quecksilberdampf-Gleichrichtern ohnehin geringer ist als bei umlaufenden Umformern, beim Fehlen anderer der Abnutzung unterworfenen Teile sehr gering angesetzt werden können, so findet man, daß der Quecksilberdampf-Gleichrichter wirtschaftlicher arbeitet als der umlaufende Umformer, und daß die wirtschaftlichen Vorteile des Gleichrichters noch schärfer hervortreten, sobald die Gleichrichterkolben über die Gewährfrist hinaus betriebsfähig bleiben.



Den in Zahlenwerten ausdrückbaren Vorzügen des neuen Gleichrichters treten noch mehrere vorteilhafte Eigenschaften zur Seite, die sich nicht unmittelbar in Geldwert umsetzen lassen, die jedoch den Gleichrichter für den Sammlerladebetrieb bei der Reichs-Telegraphenverwaltung besonders geeignet erscheinen lassen. Hier wären zu nennen: 1. die einfache Bedienung und Unterhaltung einer solchen Anlage, wodurch sich Personalkosten ersparen lassen, 2. der geringe Platzbedarf und die dadurch ermöglichte bequeme Aufstellung an beliebigen Orten ohne Fundamente und 3. das geräuschlose und erschütterungsfreie Arbeiten.

Die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung hat auf Grund dieser Erwägungen bereits mehrere Quecksilberdampf-Gleichrichter beschafft. So stellen die Fig. 8 und 9 einen bei dem Telegraphenamt in Magdeburg zur Ladung von Telegraphensammlern einer größeren Type benutzten Gleichrichter dar. Beim nämlichen Amte ist noch ein Gleichrichter für 5 A zum Laden der kleineren Telegraphensammler in zwei Ladekreisen im Betriebe. Ferner ist für das Telegraphenamt in Potsdam ein Wechselstrom-Gleichrichter für 10 A mit einer in drei Stufen veränderlichen Anodenspannung zum Laden von Mikrophon- und Schlußzeichensammlern beschafft worden. Eine größere Gleichrichteranlage ist bei dem Telegraphenamt in Solingen seit einigen Monaten im Betriebe. Hier werden zwei zwölfzellige Zentralbatterien mit je 870 AS durch zwei parallel geschaltete Drehstrom-Gleichrichter für je 30 A geladen. Die Zentralbatterien sind in 3 zwölfzellige Gruppen geteilt, die zur Ladung hintereinander und zur Entladung nebeneinander geschaltet werden. Die Schaltung dieser Anlage ist in Fig. 12 dargestellt. Sie unterscheidet sich von der üblichen Schaltung für Einfachbetrieb dadurch, daß in den Anodenzuführungen die für die Nebeneinanderschaltung von Quecksilberdampf-Gleichrichtern wesentlichen Ausgleichspulen liegen, und daß den einzelnen Gleichrichtern Wechselstrommaximalschalter mit zweifacher Auslösung vorgeschaltet sind. Diese Schalter bilden bei der stark veränderlichen Spannung in dem Verteilungsnetze der Stadt Solingen einen wirksameren Schutz gegen Überlastungen der Anoden als die in die Gleichstromseite eingesetzten Maximalschalter.

---

## Die Gehaltsverhältnisse des ehemaligen Taxisschen Postbeamtenpersonals in Bayern (1665 bis 1808).*)

Von K. Kamm, Postsekretär in Bamberg.

Im sechszehnten Jahrhundert hatte die fürstliche Familie Thurn und Taxis mit kaiserlicher Unterstützung in Deutschland, Spanien, Italien und Niederland ein Botenwesen eingerichtet, das sich trotz aller Hemmnisse, die es gegen Ende des Jahrhunderts sogar zu vernichten drohten, zu dem gewaltigen Taxisschen Postunternehmen entwickelte.

*) Dem Herrn Ministerialrat Schwarz, dem k. Verkehrsministerium und dem k. Kreisarchiv München sei für Vermittlung und Überlassung der Akten der beste Dank ausgesprochen. Der Verfasser.

Als 1615 Lamoral von Thurn und Taxis das Reichspostgeneralat von Kaiser Mathias als »neu eingesetztes hochbefreites Lehen« erhalten hatte und kaiserliche Edikte das bisherige Botenwesen zu unterdrücken versuchten, betrieben die Herren von Thurn und Taxis die Ausbreitung ihrer Botenläufe mit erhöhtem Eifer.

Das damalige Herzogtum — ab 1623 Kurfürstentum — Bayern mit seinem geringen Handel ward erst im Jahre 1665 in das Taxissche Postverkehrsnetz einbezogen, obwohl schon vorher Taxissche Posten bayerische Gebietsteile in der oberen Pfalz auf dem Wege von Augsburg — »dem Brunnquell des deutschen Postwesens« — nach Prag durchliefen.

Früher besorgten mit behördlicher Erlaubnis die Lehenrößler sowie die später mit dem Namen Nebenbotenwerk bezeichneten Boten die Beförderung der Privatsendungen, während Sendungen der Regierung und der Behörden teils durch die Kanzleiboten, Eilboten oder Herolde, teils auch durch Gelegenheitsboten an ihren Bestimmungsort gebracht wurden. Außer Landes gehende Sendungen — amtliche und private — sammelte ein Mitglied der Hofkammer, der herzogliche Kanzleiexpeditor, und sandte sie mit Boten entweder unmittelbar oder durch Vermittlung anderer Botenanstalten ihrem Bestimmungsorte zu.*)

Diese Obliegenheit besorgte der Kanzleiexpeditor im unbesoldeten Nebenamte. Im Jahre 1556 errichtete Bayerns Herzog Albrecht als Oberster des Landsberger Bundes mehrere Botenritte (nach Würzburg, Bamberg, Wien, Salzburg, später auch nach Sachsen) und legte auf diese Weise den Grund zu einem geordneten Postwesen in seinem Lande.

Auch im Dienste des Landsberger Bundes sowie nach Auflösung des Bundes besorgten die Kanzleiexpeditoren der Münchener Hofkammer bis zum Jahre 1658 die Sammlung und Abschickung der Sendungen, Entlohnung und Beaufsichtigung der Boten, wie auch die Verrechnung der Gebühren und der geringen Botenlöhne, die als »Verehrungen« — heutzutage Trinkgelder — zu betrachten waren und als solche auch bezeichnet wurden, »damit das Personal bei gutem Willen bleibe und nichts zu befahren (befürchten) sei«.

Wohl mochten hier und da die Aufgeber zur Überzeugung gekommen sein, daß bei Darreichung einer »Verehrung« ihren Briefen erhöhte Aufmerksamkeit zugewendet werde. Wenigstens scheint dieser Umstand den Dienst in der Expedition der Hofkammer recht begehrenswert gemacht zu haben. In einem Berichte heißt es: »daß dem geheimben Canzley-Expeditorn und Hof-Pottenmeister zu München das Gelt, was man bei Auf- und Abgebung der hin und widerlaufenden Brieff freywillig bezahlt (:dann, was ich gesehen stricte nichts eingefordert:) zu einem recompens in ihre säkhl verblieben, welches ein solches accidant gewesen, daß weder der Wilderer noch Huber, die man zu geheimben Cammer-Secretario gemacht, die Expedition gerne verlassen«.

Als aber um 1650 der Bote Platz von Mittenwald die Vermittlung der Münchener Sendungen nach Innsbruck im Anschluß an die welsche (Taxissche) Post übernahm, gingen dem kurfürstlichen Kanzlei-Expeditor diese »recom-

*) Mit Schreiben vom 25. Martii 1549 bittet Erzherzog Ferdinand von Oesterreich »den edlen besten Innocentio von Taxis Durchl. Erzherzog Ferdinanden zu Oesterreich Diener und Postmaisterambtsverwalter zu Augsburg unsern lieben Freund, alle Posten und Schreiben an und von den Landspergischen Schirmbundsverwandten eillends zwischen Ynnsprugg, München, Augspurg zu befördern damit nichts verabsäumbt übersehen oder vernachteilt werde« (Kr. A. M. Tom 1).



penses« verloren, »bis auf remonstration Hubers (Kanzlei-Expeditor) diese Bestöhlung (Annahme und Versendung der Briefe) zur geheimen Kanzlei-expedition gezogen wurde, deme man auch für seine Mühe auf einen ganzen Brief einen Groschen Zuschlag bewilliget, dergestalt, daß ein ganzer Brieff oder so eben so viel ist, ein pogen Papier (den das Postamt Innsprugg ordinari auf einen Groschen taxiert) alsdann auf 6 Kreuzer kommen«. Dies war im Jahre 1658.

Da die Boten meist unterwegs waren, nahmen an größeren Orten ortsansässige Personen Postsachen gegen Erhebung der Gebühren zur Beförderung an und übergaben sie teils den jeweiligen Boten zur Weiterleitung, teils verpackten sie die Sendungen in ein Bündel, das sie in ein durchkommendes Felleisen aufnahmen.

Da die Expeditoren diese Beschäftigung als Nebenerwerb versahen, war die Entlohnung auch zu jener Zeit äußerst gering.

Dem Expeditor von Geisenfeld, der die Briefbündel den von Augsburg nach Prag und Wien und umgekehrt laufenden Felleisen einzuverleiben hatte, bewilligte man nach dem »Verzeichnis des bezallten Neujahrgellts von anno 1591« 6 Gulden. Bemerkenswert ist auch der Vorschlag einer Gehaltsaufbesserung, den die Hofkammer diesem Verzeichnis anfügt:

> »Thomas Kaergel, Postverwalter zu Geisenfeld ist ain guet arm Gesell werden im jarlich 6 fl. verehrt, verlaget sich aber hart, weil seinem vorfarn dem Krieges eingebrannt habern ein genad geschehen bitt umb ain besserung, hat mit den Pragischen Sachen vil Mühe.«
>
> (Auch die Postknechte litten am gleichen Uebel: »Die hiesigen Postknecht bitten auch umb ein Drinkhgelt alls arme Gesellen, die in Regen und Schnee hinaus müssen, hivor ist inen 3 fl. gegeben worden.«)

Über die Höhe der dem eigenen und fremden Postpersonale gewährten Verehrungen geben folgende beiden Verzeichnisse Auskunft.

1591.

| | fl. | kr. |
|---|---|---|
| Bartholomen Wochen Obristen Postmaister Amtsverwalter zu Prag ein Pecher dem Postgesündt daselbst | 25 fl. | — kr. |
| Johann Manharden daselbs zu Prag | 200 - | — - |
| Mer dem von Taxis Postmeister zu Augspurg 20 Taller oder | 22 - | — - |
| Des Taxis Verwalter Daviden Schregel | 8 - | — - |
| Den Postillonen alda 2 Taller oder | 2 - | 16 - |
| Casparn Raming der Handelsleuth in Augspurg Niederlendischen Briefverwaltern | 8 - | — - |
| Hansen Monzinger Postverwalter zu Rheinhausen | 10 - | — - |
| Steffen Neumüller Fuggerischer Diener in Augspurg so die niederländischen Zeitungen wochentlich allhero schickht | 26 - | — - |
| Dem Postmeister von Innsprugg ain Pecher von 20 fl. | — - | — - |
| Seinem Schreiber | 4 - | — - |
| Thomas Kärgel Postverwalter zu Geisenfeld. | 6 - | — - |
| Den hiesigen Münchnerischen Postknechten | 3 - | — - |
| Dem Würth zu Ubriching | 15 - | — - |
| Summa aller Verehrungen | 329 fl. | 16 kr. |

Das nächste »Verzeichnus 1593« führt auf

| | | |
|---|---|---|
| Postmeister in Augsburg | 22 fl. | 40 kr. |
| Seinem Verwalter Danielen Schregel | 8 - | — - |
| Den Postknechten allda | 2 - | 16 - |
| Casparn Raming (wie vors.) | 8 - | — - |
| Neumüller Fuggerischen Diener (w. v.) | 26 - | — - |
| Postverwalter zu Rheinhausen | 10 - | — - |
| Seinem Postamtsschreiber | 4 - | — - |
| Georgen Leschen Fuggerischen Diener für ferdigs Jahr und heuer | 15 - | — - |
| Geisenfeld 6 fl. und wegen seiner dies Jahrs viel gehabten mühe noch 6 fl., thuet | 12 - | — - |
| Den Münchnerischen Postknechten | 3 - | — - |
| Dem Würth zu Uberiching | 15 - | — - |
| Dem Postmeister zu Prag ein Pecher dsgl. dem Postmeister zu Ynnsprugg ein Pecher 32 fl. umb das er diß jars mit dem jungen Herrn viel Mühe gehabt | | |
| Sa. | 125 fl. | 56 kr. |

Im Jahre 1665 hatte Kurfürst Ferdinand Maria die Errichtung eines geordneten Postwesens in Bayern dem Taxisschen Postmeister Oechsle in Regensburg übertragen, und von da an erfolgte die Entlohnung des verwendeten Personals nicht mehr in der Form von Verehrungen, sondern nach dem Geschäftsumfang und den Einkünften des Amtes teils in festen Gehaltsbezügen, teils auch in Pauschsummen oder Erträgnisanteilen.

Da die Familie Taxis mit dem Kurfürsten vereinbarte, das Postwesen »ohne weiteren Entgelt als was dem bisherigen Geisenfeldschen Postknecht — dem Hipschen — bishero gereicht worden« zu ordnen, leistete die kurfürstliche Hofkammer zu den Besoldungen den bisherigen Betrag von 215 fl. als Zuschuß.

Aus den Erträgnissen des Postwesens erhielt das Dienstpersonal seine Entlohnung.

An Stelle der dem Personal im Abfertigungsdienste bisher gewährten Verehrungen leistete die kurfürstliche Regierung Gratifikationen, die bei dem bayerischen Personal in barem Gelde, für die auswärtigen Postmeister teils in barem, teils in edelmetallenen Gegenständen oder Geschmeide bestanden. Diese Gratifikationen (recompenses) wurden — wenn inzwischen auch öfters beanstandet — noch 1735 gewährt und waren nichts anderes als landesherrlich genehmigte Trinkgelder, um welche sowohl die Ober-Postmeister wie Postschreiber nachsuchten, wenn die Anweisung der Beträge sich aus irgendeinem Grunde verzögerte.

Nach allen noch vorhandenen Akten ertönte das Klagelied von unzureichenden Gehältern bei teuerer Zeit seit den Tagen des Expeditors Kaergel (s. S. 432); nur wenigen Beamten (im Zeitungsdienste) waren — infolge der Nebenarbeiten — bessere Bezüge beschieden.

Das Beamtenpersonal der Taxisschen Posten zerfiel in drei nicht streng geschiedene Hauptklassen:

A. Ober-Postmeister,

B. Ober - Postamtsverwalter, Kommissäre, Postverwalter, Postmeister, Offiziale,

C. Postmeister an kleinen Stationen — auch Beipostmeister oder Posthalter genannt — meist unter gleichzeitiger Führung der Posthalterei.



Nach dieser Einteilung sollen auch die Gehaltsbezüge erörtert werden. Vorausgeschickt wird, daß die Chefs der Ober-Postämter bis um die Zeit von 1710 bis 1725 sich Postmeister nannten, obwohl sie Mitglieder und geheime Kanzleiexpeditoren der kurfürstlichen Hofkammer waren.

Der zweite Münchener Postmeister und geheime Ratsregistrator Warmund Aichern bezog von 1676 ab jährlich 150 fl. als Vorstand des Ober-Postamts München*), wovon er auch seine zwei Schreiber entlohnen mußte, und vom Kurfürsten außerdem 167 fl. Besoldung nebst 100 fl. recompens. Diese Bezahlung erscheint gering, doch ist zu berücksichtigen, daß damals das Geld einen anderen Wert hatte als heute.

Im Jahre 1684 weist die Rechnung 934 fl. aus. 1696 bat der Postmeister um Anweisung eines Gehalts von 1000 fl., da er infolge seiner geringen Einnahme in Schulden geraten sei. Ober-Postmeister Oechsle in Nürnberg bezog im Jahre 1705 800 fl. Gehalt. 1725 beklagt sich der Ober-Postmeister von Regensburg »über ausgestandene Hof-torts, daß das von seinem Vorgänger bezogene Solario (vgl. den Aufsatz, Aufnahme usw. des Taxisschen Personals)**) von 2000 fl. auf 1100 fl. beschnitten wurde und er die ihm ausgeworfenen Zeitungsgelder mit dem Offizialen Wolf teilen müsse. Er brauche auch Equipage mit Pferden; infolgedessen bitte er um einen Zuschuß von 600 fl.«

Acht Jahre später wies ein Dekret vom 2. Juni 1733 dem Nürnberger Ober-Postmeister Frhrn. v. d. Lilien »außer denen einem zeitlichen Ober-Postmeister zustehenden Emolumenten die Summe von 3000 fl.« an.

Zu den Gehaltsbezügen traten noch verschiedene Nebeneinkünfte:

a) die recompenses aus der landesherrlichen Hofkasse, als Gratifikation für sorgsame Vermittlung des Nachrichtendienstes (wozu hauptsächlich gehörte, den Regenten von allen Vorkommnissen schleunigst in Kenntnis zu setzen — »gute Zeitung zu haben«); 1735 bittet v. Haysdorf, Reichs-Postmeister in Augsburg, um 100 fl. recompens, wie sein Vorgänger Buch gehabt hatte;***)

b) der Estafettentaler;

c) die Briefkreuzer, die sich mit steigendem Verkehr so vermehrten, daß z. B. 1803 der Nürnberger Ober-Postmeister rund 1500 fl. bezog; früher mußte er diese Gebühren mit seinen Offizialen teilen, auf seinen Anteil entfielen 1784 rund 500 fl.;

---

*) Zur Zeit des Taxisschen Postbetriebs umfaßte das Ober-Postamt München das ganze Kurfürstentum Bayern. Die folgenden Angaben betreffen also dieses Amt, falls nicht im einzelnen anders angegeben; bei der Unvollständigkeit der Akten, die 1784 schon Kurfürst Karl Theodor beklagte, mußten zur Ergänzung Daten aus den übrigen — jetzt bayerischen — Bezirken dazu genommen werden.

**) Archiv 1910, S. 217 ff.

***) Als das Postamt Regensburg 1708 an die Neujahrsverehrung von 105 fl. erinnerte und der Kurfürst über den Zweck dieser Leistung Aufklärung verlangte, berichtete die Hofkammer, »daß seit 1590 dem Postmeister dort teils mit Silber, geschmeidt, Wein u. dgl. in spezie aber seit 1660 kraft der anliegenden (jetzt aber nicht mehr vorhandenen) Verwilligung der Betrag geleistet wurde«; Beschluß der Hofverwaltung: »Genehmigt nachdem in Regensburg Bayern keine Gesandtschaft unterhalten daß den Postbedienten in Regensburg vor ein neues Jahr recompens der über Regensburg beförderten Briefschaften halber ain Douzet Rthlr. verabfolgt werde«. München 4. April 1708.



d) Anteile an den Zeitungsgeldern in Beträgen von 300—500 Gulden jährlich;*)

e) bei manchen Ober-Postämtern ein Extra-douceur von 100 fl. (z. B. in Nürnberg und Augsburg), welchen Betrag die Zeitungsexpeditoren (Offiziale) von ihren Erübrigungen entrichteten;

f) freie Dienstwohnung.

Hingegen bezog der Taxissche Ober-Postdirektor Schoester in Würzburg (Großherzogtum Toskana) 1805

1. 1200 fl. Gehalt,
2. 50 v. H. des Zeitungsrabatts,
3. $^1/_3$ der Expeditionsgebühren der Estafetten (aufgegeben und umgeleitet),
4. »einen gewissen nicht geringen Anteil an den Neujahrsgeldern« (der Betrag kann nicht mehr festgestellt werden, da diese Gelder vom Personal vereinnahmt und ohne Verrechnung geteilt wurden).

Das **Hilfspersonal der Ober-Postämter,** die zugleich Ortspostämter waren, bestand aus Personen, die höhere Schulen (Universitäten) besucht, meist juridischen Studien obgelegen hatten und aus diesem Grunde die Anwartschaft zu den höchsten Poststellen besaßen. Im siebzehnten Jahrhundert nannte man diese Beamten Postschreiber. Dieser Titel bezeichnete später die Anfangstufe der Beamtenlaufbahn im Postdienste. Im genannten Jahrhunderte tauchte noch die Bezeichnung Postoffiziant, dann Post-Officier auf, bis im achtzehnten Jahrhundert (etwa 1710 bis 1735) Offizial und Expeditor die Beamteneigenschaft des Hilfspersonals der Ober-Postämter anzeigte. Zu diesen Beamten zählten auch die Kommissäre und die zur Stellvertretung des Ober-Postmeisters befugten Ober-Postamtsverwalter. Ober-Postamtsverwalter nannte man den hierzu ernannten Stellvertreter des Ober-Postmeisters, wenn dieser wegen Krankheit, Beurlaubung oder sonstiger Gründe auf längere Zeit dem Dienste fern blieb. Manchmal wurde der älteste Kommissär oder Offizial hierzu bestimmt, teilweise vertrat ihn auch ein Bruder oder Verwandter. (Z. B. leitete in den letzten zwei Jahrzehnten des achtzehnten Jahrhunderts der Bruder des Nürnberger Ober-Postmeisters v. d. Lilien das Ober-Postamt, und 1802 unterschrieb der Bamberger Postmeister v. Heysdorf in Vertretung seines Bruders des Ober-Postmeisters von Augsburg den Dienstvertrag mit der Posthalterin in Schongau.

Der Titel Postverwalter bezeichnete einesteils den Vorstand von größeren Provinzial-Postämtern, deren Hilfspersonal auf Haft und Entlohnung des Verwalters den Betriebsdienst versah (z. B. Bayreuth, Kitzingen); andernteils führte diesen Titel der Stellvertreter des von der Selbstführung des Postamts entbundenen oder längere Zeit verhinderten Postmeisters (s. den Aufsatz über Aufnahme des Taxisschen Postpersonals. Archiv 1910, S. 217 ff).

Immerhin nannten sich die Vorstände aller Postämter, ohne Rücksicht auf den Geschäftsumfang, meist Postmeister, wie sich auch die Offiziale auf ein und derselben Stelle bald als Offizial bald als Expeditor bezeichneten. Auch die Taxisschen Oberbehörden wechselten mit der Titelbezeichnung.

*) Während der Nürnberger Ober-Postmeister um 1770 500 fl. Zeitungsanteile bezog, erfuhr ein Gesuch des Augsburger Kreischefs 1780 Abweisung vom Fürsten Thurn und Taxis mit der Begründung: »Bei Ueberlassung der Zeitungsgebühren hat uns lediglich die vorhin lange Zeit bestandene Observanz bei Entstehung gütlicher Uebereinkunft zum Leitfaden gedient; da dem Ober-Postmeister direkt seit auf urdenklicher Zeith keine Teilnahme — also auch billig den Ober-Postmeistern keinen Anteil rechtlich zuzugestehen.«



Die Gehaltsverhältnisse der Hilfsbeamten waren wohl nach einem den Zeitverhältnissen Rechnung tragenden Durchschnittsbetrage festgesetzt, doch fanden außergewöhnliche Dienstleistungen sowie Nebenarbeiten besondere Bezahlung; manchmal wurden auch Teuerungszulagen gewährt.

Im Jahre 1698 bewertete man die Arbeit der beiden Münchener Postschreiber mit jährlich je 150 Gulden.

Um 1760 erhielten die aushilfsweise für erkrankte oder beurlaubte Beamte verwendeten Postschreiber, auch Praktikanten oder (Ende des achtzehnten Jahrhunderts) Accessisten genannt, jährlich 200 fl.

In der Zeit um 1720 bezogen die Offiziale durchschnittlich im Jahre 200 fl.

Zwischen 1730 und 1740 wurden in Bayern die fahrenden Posten eingeführt, und damit trat eine Scheidung der Offiziale in solche der reitenden (Brief-) und solche der fahrenden Post ein. Den Dienst der fahrenden Post beanspruchten meist die älteren Beamten.

Die Jahre 1760 bis 1780 brachten eine Erhöhung des »Solarii« auf durchschnittlich 300 bis 350 fl., und gegen Ende des Taxisschen Postwesens in Bayern stieg das gewöhnliche Gehalt auf jährlich 400 bis 450 fl.

Außerdem bezog das Personal noch allerlei Nebeneinnahmen:

I. die »recompenses«, eine Art Gratifikation der kurfürstlichen Regierung (S. 433) für pünktliche Besorgung der Amtsachen; diese Vergütung betrug für Offiziale in der Mitte des achtzehnten Jahrhunderts 8 bis 10 fl. 30 kr. und wurde noch im Jahre 1790 gezahlt;

II. Douceurs des Kurfürsten von 10 bis 16 fl. an einzelne Beamte;

III. Gratifikationen des Postlehensträgers Taxis bis zum Betrage von 50 fl. jährlich, die in willkürlicher Festsetzung dem Personal bei Wohlverhalten gewährt wurden;*)

IV. die Emolumente, die den hauptsächlichsten Betrag der Nebeneinkünfte darstellten; sie bestanden**)

a) in den Gebühren für Ausfertigung der Bescheinigungen bei Auflieferung von Einschreib- und Geldbriefen sowie von Wert- und gewöhnlichen Paketen, endlich für Ausfertigung der Reisescheine,***)

b) bei manchen Ämtern in Anteilen an Estafettengeldern, dem Briefporto und den Briefkreuzern;

---

*) Der Bericht des Postkommissarius v. Clarmann im Jahre 1801 sagt hierüber: »Die p. aversum bewilligten Gratifikationen können unter die gewöhnlichen und laufenden Ausgaben nicht eingerechnet werden.

Ebenso ist auch nichts in Ansatz zu bringen von dem in partem Salary den Expeditoren zukommenden Emolumentengenuß, weil hievon keine Fassion bekannt ist und nichts in Aufrechnung gebracht wird; obgleich der Emolumentengenuß eine Art von Ausgab aus dem fürstlichen aerario ist, indem Serenissimo die Befugniß zustände eine förmliche Emolumentenaufrechnung zu verlangen und einen verhältnismäßigen Genuß sodann regulieren zu lassen.« (Vgl. Sign. v. 20. Nov. 1801.)

**) Bericht des Nürnberger Commissariats nach den Rechnungen von 1796: »Ueber die Dienstesemolumente, welche die Offiziale ad partem Salarii beziehen ist aus Ermanglung einer Fassion nichts bestimmt, und weil solche nicht ohnmittelbar aus dem fürstl. (Taxisschen) aerario fließen, hier Orts nichts auszuwerfen, da hierüber nichts verrechnet wird.«

***) »Leider verzichteten die Aufgeber von Sendungen oft auf Bescheinigungen oder bezahlten für solche statt der festgesetzten 4 kr. nur 2; die genaue Anwendung der Taxe getraute sich jedoch die Taxissche Verwaltung zumal in dem ihr äußerst feindselig gesinnten Nürnberg nicht.«

V. eine den Offizialen der fahrenden Post vierteljährlich gewährte Zulage von 7 fl. 30 kr. bis 8 fl. 30 kr. für Abfertigung der Postwagen;

VI. Teuerungszulagen in verschiedener Höhe bis zum Betrage von jährlich 100 fl.:

VII. Entschädigungen von 100 bis 150 fl. für die Offiziale der Ober-Postämter, die die Hauptkasse führten;

VIII. Nebenverdienst durch Vertrieb von Büchern — Almanachen, Kalendern, Zeitschriften — und Zeitungen nach dem Rabattsystem;

IX. meist freie Dienstwohnung (den ledigen Postoffizialen war ein Zimmer im Post- oder Gasthaus eingeräumt);

X. Unterhaltsbeiträge (Diäten) nebst freier Reise mit den Posten für die außerhalb des Stationsorts zeitweise verwendeten Offiziale.

(Offizial Raparlier von Regensburg erhielt 1801 für die Zeit seiner Verwendung als Aushilfe am Postamte Nürnberg für den Tag 2 fl. 30 kr., ferner wurde ihm im Posthaus ein möbliertes Zimmer zur Benutzung gestellt;*)

XI. ein Schreibaversum.

Nach Vertrag des Markgrafen Friedrich von Ansbach-Bayreuth vom 5. April 1764 mit dem Fürsten Thurn und Taxis zahlte die Bayreuther Hofkammer (wie bisher) jährlich dem Postpersonal in Erlangen, das die unterländischen Boten abzufertigen und wöchentlich zweimal fünf Pakete (Briefbeutel) zu schließen hatte, 5 Gulden fränkisch. Ferner gewährte das fürstliche Haus Taxis seinen beurlaubten, erkrankten oder versetzten Postbeamten auch für deren Gepäck freie Beförderung auf den regelmäßigen Posten, desgleichen bei Reisen ins Bad und in dringenden Familienangelegenheiten.

Die beste Befähigung erforderten und die größten Einkünfte brachten die Zeitungsexpeditionen.

Dieser vom beteiligten Personal als Nebenerwerb selbst ins Leben gerufene und auf eigene Rechnung geführte Dienstzweig unterstand, wenn auch vollständig vom Postdienst unabhängig, doch der Taxisschen Aufsicht und Leitung; der Zeitungsdienst war das Ziel aller Postbeamten, ebenso wie der Eckstein des Neides und des Strebens, ohne Arbeitsleistung an den Einkünften teilzunehmen; ja Ober-Postmeister sicherten sich eine »Gratifikation«

---

*) Der an den kurfürstlich bayerischen Hof oder zu den Reisen des Regenten abgeordnete »Post Secretario« bezog das gewöhnliche Gehalt von dem Postlehensträger, jedoch von der kurfürstlichen Hofkammer »das freye Quartir, wobei die von dem Post Secretario bei dessen Anwesenheit in Schwetzingen bisher täglich genossenen Wein- und Fleisch Portiones vor keine Schuldigkeit, sondern als bloße kurfürstliche Gnade angesehen, mithin zu keiner Nachfolge angezogen werden sollen«.

Schon 1530 geht »der Herr Postmaister« mit Kaiser Karl V. unter dessen »Hofgesindt« (Erzbischöfe, Bischöfe, Marschalk, Hofmaister, Postmaister) zum Reichstage nach Augsburg und 1594 führt das Verzeichnis »was der durchlauchtigst Ferdinand zu Hungarn und Behaim für Räth und Hofgesindt vom Adel bei sich auf dem Reichstag gesagt« unter den »Sekretarien und ander Diener, das sind Hofzalschreiber, der Rechte Doktor Sekretari« den »Antoni von Taxis Obrister Hoff-Postmaister« auf.

Seit der Errichtung des geordneten Postwesens befand sich im kaiserlichen oder landesherrlichen Gefolge stets, wenn nicht der Postlehensträger selbst, doch ein Postoffiziant — gleichviel ob Postmeister, Commissarius, Secretarius oder Officier-Offizial.

von 300 bis 500 fl. jährlich und fanden es nicht unter ihrer Würde, sich außerdem noch ein »Extra-douceur« von 100 fl. auszahlen zu lassen.

Die Zeitungsexpeditoren (Offiziale) gaben die Ober-Postamtszeitung heraus, besorgten die Zeitungsversendung und teilten sich nach Verhältnis des Dienstalters sowie der Arbeitsleistung in die Erträgnisse.

Gegen Ende des achtzehnten Jahrhunderts bezogen manche Offiziale jährlich bis zu 1900 fl. aus diesem Geschäft als Nebenverdienst.

Da die Taxisschen Postbedienstungen im Falle des Wohlverhaltens der Inhaber als auf Lebenszeit verliehen betrachtet wurden, so bezogen versetzte und beförderte Beamte meist auch ohne Arbeitsleistung ihren Anteil an Zeitungsemolumenten fort, wodurch die Anteile des tätigen Personals verkürzt wurden (z. B. der von Nürnberg 1784 zum geheimen Referendar der Taxisschen Hofkasse in Regensburg beförderte Offizial Wels bezog nach seiner Versetzung 500 Gulden Zeitungsgelder weiter).

Die Entlohnung der Postmeister in größeren Provinzialstädten, z. B. Bamberg, Landshut usw., wurde anfangs stets im Vertragswege festgesetzt; in der ersten Zeit war manchmal mit dem Postamt auch der Poststall (Posthalterei) vereinigt. Mit steigendem Verkehr trat an Stelle des Personals im Vertragsverhältnisse solches mit der Vorbildung und dem Gehalte der Beamten bei den Ober-Postämtern.

1660 bittet Wolf Alb. Pfister, Postmeister (und zugleich Posthalter) in Bamberg, die Bestallung auf 100 Reichstaler zu erhöhen.

Die Entlohnung dieses Personals am Ende des siebzehnten Jahrhunderts zeigt ein Bericht des kurfürstlichen Kanzlers zu Amberg im Jahre 1698 derart, »daß die Haupt-Postmeister (Ober-Postmeister) ihre unterstellten Unter- und Bey-Postverwalter und -halter zu salairieren ob sich haben, und daß die Korrespondenz dahin melden tuet, es koste ein Beyposthalter seines salairs halber jerlich 100 Rthlr., jedoch pro diversitate circum stantiarum, dieweilen man mit dergleichen Unter- und bey-Posthalter ordinario Singulariter zu tractiren pfleget und es solchergestalt pro diversi conditione qualitate der uffgestellten Persohnen diversi mode geschehen kann.« Weiter sagt der Postverwalter dortselbst: »es sey bei der Post viel Mühe und Gefahr; dargegen habe er Ein geringes emolument, massen dann auch weder er noch andere von Eur Churf. Durchl. ganz nichts zu genießen, außer daß sie communitre ihrer Wohnhäuser halber steurfrey seyen«.

Wie aus vorstehendem hervorgeht, fanden die Aversa der Postmeister an mittelgroßen Orten mangels allgemein gültiger Normen jeweils besondere Festsetzung; es mögen also einige Beispiele zur Kennzeichnung folgen.

Das Postamt Bayreuth trug um 1770 jährlich 1400 bis 1500 Gulden; das Ober-Postamt Nürnberg schlug im genannten Jahre anläßlich Neuverleihung jenes Amtes vor, dem dortigen Postmeister Fischer »die Hälfte des Ertrags zu geben, da wenn den Postmeistern fixes Gehalt gegeben ist, sie sich nicht so sehr bemühen, Unterschleife zu entdecken«. Es wurden 700 fl. jährlich gewährt. Im Jahre 1780 bezog Fischer, der einen Gehilfen selbst zu entlohnen hatte, 300 Gulden Emolumente (hier Bedeutung von Gehalt) sowie 1000 Gulden als Anteil am Porto der reitenden Post (Briefpost) und für die Expedition. Mittels fürstl. Taxisschen Reskripts vom 16. Juli 1780 wurden ihm 50 Taler Zuschuß für den Gehilfen genehmigt.



Der Postverwalter*) in Kitzingen bezog im Jahre 1801

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 30 fl. | — kr. | Gehalt, |
| | 1389 fl. | 57 kr. | als Anteil am Porto der reitenden Post, desgl. |
| | 30 fl. | — kr. | von der fahrenden Post, |
| zusammen | 1449 fl. | 57 kr.; | |

außerdem noch die gewöhnlichen Emolumente als Scheingebühren und Briefkreuzer, soweit sie nicht zur Entlohnung des Packer- (oder des Briefboten-) Personals notwendig waren. (Diese Bediensteten standen fast überall zum Postmeister im Verhältnisse des Dienstboten zur Herrschaft.)

Von dieser Einnahme hatte der Postverwalter auch einen Gehilfen zu unterhalten.

Weiteren Aufschluß über die Pauschsummen der Postmeister an mittleren Orten zu Beginn des neunzehnten Jahrhunderts gibt ein Bericht des Nürnberger Taxisschen Postkommissariats von 1803 bezüglich des Postamts Fürth (1795 bis 1803):

> »Vermög der bei der Revision vorliegenden Rechnungen ist pro Expeditione die Gebühr noch nicht reguliert.
>
> Bei Nachsuchung der Akten hat sich gezeugt, daß H. Expeditor Engelhardt**) als er um eine Besoldung eingekommen, derselbe an die Signatur vom 11. Juli 1795 angewiesen, vermög welcher derselbe die Brief- und Paketkreuzer Partem Salariy erhalten, welche sich nach eingesehener Berechnung über 800 fl. belaufen haben, so daß also Hr. Engelhardt für die reitende und fahrende Dienstleistung 800 fl. bezieht.«

Entlohnung des Taxisschen Abfertigungspersonals **an kleinen Orten.**

Hier griffen zweierlei Verhälnisse Platz:

a) der Expeditor besorgte nur die Empfangnahme, Annahme und Abfertigung der Sendungen ohne Posthalterei oder

b) dem Expeditor lag der Gesamtdienst ob.

Im ersten (allerdings selteneren) Falle besorgte ein Beamter irgend eines landesherrlichen oder städtischen Amtes, ein Bürger oder Geschäftsmann die Abfertigung als Nebenbeschäftigung wie unsere heutigen Postagenten; infolgedessen war auch die Bezahlung gering.

Nach dem »Verzeichnis der Posthalter, welche vom Postamt München im Jahre 1696 besoldet werden«, bezog der Postexpeditor Seidl zu Burghausen jährlich 18 fl., der zu Stain jährlich 20 fl. usw.

Später bemaß man die Entschädigung für diese Dienstleistungen nach dem Erträgnisse der Station, und zwar für jede Linie besonders; in der Regel wurde ein Zehntel der Reineinnahme gewährt.

*) Postverwalter nannten sich im allgemeinen Beamte, die in Stellvertretung die Vorstandschaft eines Postamts führten (vgl. Aufsatz über Aufnahme des Taxisschen Personals) oder ein Postamt führten, dessen Hilfspersonal sie auf eigene Haft und Gefahr aufnahmen und entlohnten.

**) Wiederholt wird hier betont, daß bei den Titeln der Postbeamten keine strenge Unterscheidung bestand, sondern eine Person bald Postmeister, Postverwalter oder Expeditor sich nannte oder genannt wurde.



In Oberezenn betrug z. B. die Entschädigung im Jahre 1800 5 fl. 45 kr., 1801 wegen Kriegszeitläufte nichts, sonst jährlich 10 bis 12 fl.

Für Rattelsdorf kann (1796) die Expeditionsgebühr im Durchschnitt jährlich mit 3 bis 4 Gulden angenommen werden.

Besorgte der Expeditor den Gesamtdienst (Expedition und Posthalterei), so wurde in der ersten Zeit des Taxisschen Postbetriebs in Bayern »alles von selbmaliger Regierung und Camer vollzogen und dirigirt*), daß die uffgestellte Posthalter von herrschaftlicher Cassa, doch nur uff gewisse Pferdt bezahlt worden seyen«. Demgemäß bezog nach oben genanntem Verzeichnisse (1696) der Posthalter zu Tegernbach jährlich 120 fl., der zu Hohencamer 300 fl. usw.

Zur Mitte des achtzehnten Jahrhunderts kam zu den Ritt- und Spanngebühren noch ein Zehntel des jeweiligen Porto- und Frankoerträgnisses.

Doch wurde auch hier in Betracht gezogen, ob ausschließlich Felleisen zu befördern waren, oder ob durch Beförderung von Reisenden oder Päckereien dem Posthalter weitere Einnahmen zuflossen.

Im ersten Falle bezog er eine entsprechende Zulage; z. B. erhielt der Expeditor im Gesamtdienste von Windsheim 1795 50 fl. Zulage nebst einer weiteren Zulage von 50 fl.; im Jahre 1798 jedoch wurden ihm 200 fl. jährliche Zulage lebenslänglich sowie 16 fl. für die Heilbronner Linie gewährt.

Andere Posthalter mit beträchtlichen Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr mußten die Brief- und Paketpostspedition unentgeltlich mitbesorgen; z. B. »Dettelbach, Neuses a. S., Burgwindheim, Würgau, Hollfeld verrechneten um genannte Zeit nichts pro Expeditione in Ausgab«.

Endlich ist aus einem Vertrage der Taxisschen Postverwaltung mit der Posthalterin Wels in Weilheim vom 18. April 1805 zu ersehen, daß diesen »Postbedienten« alle zwei Jahre gratis eine Uniform gegeben wurde.

Vorstehende Gehaltsangaben würden aber kaum eine richtige Vorstellung der Entlohnung des früheren Personals ermöglichen, wenn nicht gleichzeitig die Preise jener Zeit für die Lebensmittel in Vergleich mit den heutigen Preisen gestellt würden; es folgen also einige Angaben über die Preise der hauptsächlichsten Lebensmittel (entnommen den Akten des Kr. A. Bamberg).

---

*) Bericht der kurfürstlichen Hofkammer vom 15. August 1796 an den Kurfürsten Max Emanuel, als dieser im Begriffe stand, ein eigenes Postwesen einzurichten (Kr. A. Mchen).

## Preise der Lebensmittel.

| Gegenstand | In den Jahren | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1614 | 1640 | 1666 | 1690 | 1701 | 1739 | 1764 | 1783 | 1801 | 1847 | 1909 |
| 1 Pfd. bestes Ochsenfleisch*) | 14 Pf. | 4 kr. | 10 Pf. | 10 Pf. | 13 Pf. | 14 Pf. | 20 Pf. | 14 Pf. | 25 Pf. | 9 kr. | 80—85 Pf. |
| 1 Pfd. bestes Kuhfleisch ... | 13 Pf. | 12—14 Pf. | 8 Pf. | 7—8 Pf. | 10 Pf. | 10—12 Pf. | 18 Pf. | 12 Pf. | 22 Pf. | 8 kr. | 76 Pf. |
| 1 Pfd. bestes Schweinefleisch | 12—14 Pf. | 16—18 Pf. | 10 Pf. | 10 Pf. | 14 Pf. | 14 Pf. | 20 Pf. | 17—18 Pf. | 32 Pf. | 11 kr. | 80 Pf. |
| 1 Pfd. bestes Kalbfleisch ... | 10 Pf. | 4 kr. | 9 Pf. | 9—10 Pf. | 1 Groschen | 12—14 Pf. | 20 Pf. | 15—16 Pf. | 24 Pf. | 8 kr. | 76 Pf. |
| 1 Pfd. Karpfen ........... | 12 Pf. | 16 Pf. | 18 Pf. | 18 Pf. | 22 Pf. | 24 Pf. | 30 Pf. | 24 Pf. | 45 Pf. | 15 kr. | 90-100 Pf. |
| 1 Pfd. feinstes Weizenmehl. | — | — | — | — | 3 Pf. | 4 Pf. | $4^3/_4$ Pf. | 5 Pf. | 9 Pf. | 15 kr. | 25 Pf. |
| 1 Pfd. feinstes Roggenmehl. | — | — | — | — | 2 Pf. 1 Hell. | 3 Pf. | $3^1/_2$ Pf. | 2 Pf. 1 Hell. | 4 Pf. | 8 kr. | 16 Pf. |

1686: 1 Spansäulein 12—18 kr.

1 ungerupfte Gans 12 kr.

1 junge Ente 5 kr.

1797: 7 Eier 5 kr.

*) Die Preise verstehen sich nur für beste Beschaffenheit, waren früher durch die hochfürstl. Regierung festgesetzt und durften bei 5—10 fl. Strafe nicht überschritten werden.

## Städtische Straßenbahnen in Berlin.

Am 1. Juli 1908 ist der Betrieb auf den ersten städtischen Straßenbahnlinien Berlins eröffnet worden. Wie sich aus dem vor kurzem im »Gemeindeblatt der Haupt- und Residenzstadt Berlin« erschienenen Verwaltungsberichte des Magistrats für die Zeit vom 1. 7. 08 bis 31. 3. 09 entnehmen läßt, sind zunächst auf Grund der vom Polizeipräsidium im Einvernehmen mit der Eisenbahndirektion erteilten Bauerlaubnis zwei Linien in Betrieb gesetzt worden:

1. Virchow-Krankenhaus–Zentral-Viehhof, 9,5 km,
2. Stettiner Bahnhof–Zentral-Viehhof, 9,65 km.

Für die Linienführung werden zum Teil die Anlagen anderer Straßenbahnunternehmungen mitbenutzt.

Bei der Ausführung des Unterbaues sind verschiedene technische Neuerungen eingeführt worden; nach den bisherigen Ergebnissen haben sich mit gutem Erfolge bewährt: ein neues Rillenschienenprofil, patentierte Spurstangen, neuartige Gleiskreuzungen und eine besondere Verankerung im Asphaltpflaster. Außerdem hat die Betriebsleitung Versuche mit einer neuen, durch Druckluft in Verbindung mit der Luftbremse betätigten Schutzvorrichtung eingeleitet, von der günstige Ergebnisse erwartet werden. Der Strom wird von den Berliner Elektrizitätswerken A. G. geliefert; seine Abnahme erfolgt oberirdisch durch Bügel (nach dem System der Siemens-Schuckert-Werke) von drei Speisepunkten aus. Zur Sicherung gegen Blitzgefahr ist ein Teil der Straßenbahnmasten mit Hörnerblitzableitern ausgerüstet.

Für die Depotanlage der beiden neuen Linien mußte eine Grundfläche von 8671 qm benutzt werden. Auf dieser stehen: eine Wagenhalle (Fassungsraum über 45 Wagen), eine Werkstatt, ein Verwaltungsgebäude, ein Lagerschuppen, ein Pförtnerhaus und mehrere kleinere Schuppen. Gegenwärtig hat die Wagenhalle einen Fahrpark von 28 vierachsigen Motorwagen, 12 zweiachsigen Anhängewagen, 1 Automontagewagen und 1 Salzstreuwagen aufzunehmen.

Die Bauart der Motorwagen ist zweckmäßig, bequem und ansprechend. Sie bieten je 24 Sitz- und 3 Stehplätze im Inneren sowie 15 Stehplätze auf den Plattformen, also im ganzen je 42 Plätze.

Um Störungen in kürzester Frist beseitigen zu können, hat die Betriebsleitung einen Automontagewagen eingestellt, wie sie bisher u. a. schon in Wien, Glasgow und Hamburg verwendet wurden. Diese Wagenart trägt einen verstellbaren Montageturmaufbau auf schwerem Automobilchassis, dessen Antrieb durch einen vierzylindrigen Benzinmotor von 20 PS mit 1200 Umdrehungen in der Minute erfolgt.

Die Zahl der Angestellten belief sich am Schlusse der Berichtszeit auf 147 Personen (darunter 36 Arbeiter).

Über die Baukosten, die auf 3 515 000 Mark veranschlagt waren, wird noch keine endgültige Übersicht gegeben; voraussichtlich lassen sich von der Anschlagsumme etwa 422 000 Mark ersparen.

Der Verkehr auf den beiden Linien, deren Züge sich in Abständen von je 10 Minuten folgen, hat sich über Erwarten günstig entwickelt. Die Monatseinnahme war auf Grund sehr vorsichtiger Schätzung mit nur 37 500 Mark in Rechnung gestellt; tatsächlich hat sie im Durchschnitt 61 079 Mark betragen. Im ganzen sind befördert worden 5 769 656 Personen, wofür vereinnahmt wurden 549 712 Mark. Die durchschnittliche Einnahme für die beförderte Person hat sich somit auf 9,36 Pf. belaufen.



Diesen Einnahmen steht eine Gesamtbetriebsausgabe von 330 553 Mark gegenüber. An Stelle des für 1908 vorgesehenen Zuschusses von 75 000 Mark ist somit ein Überschuß von 219 159 Mark erzielt worden. Abgesehen von diesem Reingewinn aus den eigenen Linien hat die Stadtgemeinde Berlin im Jahre 1908 von den übrigen elektrischen Straßenbahnunternehmungen im ganzen 3 723 785 Mark an Abgaben bezogen. Hiervon entfallen auf die »Große Berliner Straßenbahn« allein 2 470 911 Mark.

---

## KLEINE MITTEILUNGEN.

Der Postdampfer »Nagler«. Das Reichs-Postmuseum ist um ein Dokument bereichert worden, das die Erinnerung wieder weckt an eins der ersten preußischen Postdampfschiffe, den »Nagler«. Das Dokument stellt eine in englischer Sprache abgefaßte Besitzurkunde über diesen Postdampfer dar (»Assignment of the Steam Ship Nagler«), datiert vom 14. April 1853, nebst einer Beschreibung, Grundrißzeichnung und Kostenberechnung des Schiffes. Die Besitzurkunde ist ausgestellt auf den damaligen Generalpostdirektor Schmückert in Berlin, und zwar von dem Inhaber Charles John Mare der englischen Schiffbaugesellschaft Ditchburn & Mare in Blackwall. Wie auch Stephan in seiner Geschichte der preußischen Post erwähnt, mußte die preußische Regierung bei dem Bau des Dampfers zu einer englischen Werft ihre Zuflucht nehmen, weil er aus Eisen hergestellt werden sollte, die inländische Schiffsbautechnik aber einer solchen Aufgabe damals noch nicht gewachsen war. Das Schiff wurde im übrigen nach dem Plane und unter der Leitung des preußischen Admiralitätsrats Elbertzhagen erbaut und war für die Seeverbindung Stettin-Stockholm bestimmt. Nachdem der Dampfer im März 1853 fertiggestellt worden war, ging er nach dem Wortlaute der vorgenannten Urkunde auf den preußischen General-Postdirektor über »mit allem Zubehör an Masten, Segeln, Rahen, Ankern, Tauen, stehendem und laufendem Takelwerk, Dampfkesseln, Maschinen, Kanonen, Schießbedarf, Handwaffen, Werkzeugen, Booten, Rudern, Möbeln u. dgl., wie in der Beschreibung angegeben«. Danach betrug die Länge des Schiffes 180 Fuß englisch (= 54 m), die Breite 25 Fuß 6 Zoll, die Tiefe im Raume 15 Fuß, der Gehalt 570 englische Tonnen (= 1600 cbm), der Tiefgang $10^1/_2$ Fuß und der Durchmesser der Schaufelräder 21 Fuß. Die Maschinen hatten oszillierende Zylinder; sie gaben dem Schiffe bei 220 PS eine Geschwindigkeit von $16^1/_2$ englischen Meilen in der Stunde. Die Fahrt von Stettin nach Stockholm wurde danach einschließlich des Aufenthalts in Swinemünde und Kalmar in 36 Stunden zurückgelegt. Für Reisende waren vorhanden in der I. Klasse ein Salon, sechs Seitenkojen, eine Damen- und eine Privatkajüte mit insgesamt 34 Betten; in der II. Klasse je eine Herren-, Damen- und Privatkajüte mit zusammen 30 Betten. Das Schiff kostete insgesamt 200 000 Taler. Dafür galt es aber auch damals auf der ganzen Ostsee als das beste Fahrzeug seiner Art. Wie aus dem Vorhergesagten erhellt, konnte der »Nagler« übrigens auch für den Kriegsfall armiert werden. Dazu ist es jedoch nicht gekommen, da er nur 6 Jahre im Dienste verblieb. Am 2. November 1859 strandete das schöne Schiff auf der Rückreise von Stockholm nach Stettin.

---

Der Verkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanale während des Rechnungsjahrs 1909 hat nach den im Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preußischen Staatsanzeiger (1910 Nr. 132) veröffentlichten Nachweisen wiederum erheblich zugenommen. Die Zahl der abgabepflichtigen Schiffe, die den Kanal befahren haben, hat im neuen Berichtsjahre 38 547 betragen (1908: 32 576) mit einem Nettoraumgehalte von 6 527 698 R.T. (1908: 5 853 114) einschließlich 13 098 Schiffen mit 1 227 170 R.T., die unbeladen oder in Ballast fuhren. Unter der Gesamtzahl der Schiffe befanden sich 16 822 Dampfer mit 5 111 168 R.T., wovon 6515 mit 1 962 994 R.T. regelmäßigen Linien angehörten.

Der Nettoraumgehalt betrug

| | | | |
|---|---|---|---|
| über 1500 R.T. bei | ........................ | 247 Dampfern, | |
| - 1000 bis 1500 - - | ........................ | 528 - | |
| - 600 - 1000 - - | ........................ | 2050 - | |
| - 400 - - | 11 Segelschiffen und | 485 Leichtern und Schuten, | |
| - 100 bis 400 - - | 438 - - | 1470 - - - . | |

Die deutsche Flagge hatten 31 926 Schiffe gehißt, die belgische 77, die britische 439, die dänische 1718, die französische 28, die niederländische 1777, die norwegische 600, die russische 500, die schwedische 1440, eine andere zusammen 42.

Den Kanal durchfuhren in der Richtung Brunsbüttel – Holtenau

| | | |
|---|---|---|
| 10 654 | Schiffe aus | Elbhäfen, |
| 1 649 | - - | anderen deutschen Nordseehäfen, |
| 803 | - - | britischen Häfen, |
| 1 088 | - - | niederländischen, belgischen und Rheinhäfen, |
| 69 | - - | französischen Häfen, |
| 141 | - - | anderen westlichen und südlichen Häfen, |
| 4 267 | - - | Häfen des Kanals und der Obereider, |
| 19 | - - | - der Untereider |

zusammen 18 690 Schiffe mit folgender Bestimmung:

8090 nach deutschen Ostseehäfen, 1163 nach russischen (einschl. der finnischen), 940 nach schwedischen, 17 nach norwegischen, 3224 nach dänischen Häfen, 5058 nach Häfen des Kanals und der Obereider und 198 nach Häfen der Untereider.

Die umgekehrte Fahrtrichtung (Holtenau–Brunsbüttel) hatten inne 19 857 Schiffe, wovon aus deutschen Ostseehäfen 8242, aus russischen und finnischen Häfen 1860, aus schwedischen 1732, aus norwegischen 61, aus dänischen 2321, aus Häfen des Kanals und der Obereider 5555, aus Häfen der Untereider 86 kamen; davon waren bestimmt nach Elbhäfen 10 744, nach anderen deutschen Nordseehäfen 1538, nach britischen 847, nach niederländischen, belgischen oder Rheinhäfen 1611, nach französischen 218, nach anderen westlichen oder südlichen Häfen 93, nach Häfen des Kanals und der Obereider 4759 und nach Häfen der Untereider 47 Schiffe.

Die Gesamteinnahme an reinen Kanalabgaben hat 2 965 751 Mark und an Gebühren überhaupt (einschl. der Schleppgebühren usw.) 3 150 040 Mark betragen. Der Verkehrsrückgang des Vorjahrs war also nur eine vorübergehende Erscheinung.

---

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



# ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**Nr. 17.** BERLIN, SEPTEMBER. **1910.**



## Verbesserungen und Vereinfachungen auf dem Gebiete des Postwesens während des letzten Jahrzehnts.[1])

Von W. Heß, Ober-Postinspektor in Berlin.

Die Einführung von Verbesserungen und Vereinfachungen auf allen Gebieten der öffentlichen Verwaltungstätigkeit und von Erleichterungen bei Benutzung der staatlichen öffentlichen Einrichtungen ist neuerdings nicht nur immer lebhafter von zahlreichen Körperschaften und Angehörigen aller freien Berufstände in Form von Wünschen und Vorschlägen der verschiedensten Art gefordert, sondern vor allem auch von den beteiligten Verwaltungen selbst in von Jahr zu Jahr steigendem Umfang als eines ihrer wichtigsten Ziele angestrebt worden. Besonders zahlreiche Verbesserungsvorschläge aus den Kreisen des Publikums beziehen sich auf das Postwesen. Daß dem so ist, erscheint nur natürlich, weil die Einrichtungen kaum einer anderen Verwaltung so der Benutzung der Allgemeinheit unterliegen, wie gerade die der Post. Unter den regelmäßig wiederkehrenden Vorschlägen sind es namentlich die Wünsche auf Ermäßigung der Gebührensätze und auf Erleichterung der Versendungs- und Benutzungsbedingungen, die den breitesten Raum einnehmen. Gar zu schnell wird dabei aber häufig über der Fülle der stets neu hervortretenden Wünsche das oft nur mit großen Opfern der Verwaltung eben erst Erreichte vergessen. Es verlohnt sich daher der Mühe, einmal alle Verbesserungen und Vereinfachungen zusammenfassend darzustellen, die auf dem Gebiete des Postwesens innerhalb eines bestimmten Zeitabschnitts eingeführt worden sind. Nachstehend soll dies für den letztverflossenen zehnjährigen Zeitraum geschehen.

---

[1]) Die Arbeit ist abgeschlossen mit dem 1. Mai 1910. Später eingetretene Verbesserungen usw. haben nicht mehr berücksichtigt werden können. Die Abkürzungen in den Anmerkungen bedeuten: »A.« = Amtsblatt des Reichs-Postamts, »A. V.« = Amtsblatt-Verfügung, »G. V.« = Generalverfügung des Reichs-Postamts, »D. V. Z.« = Deutsche Verkehrs-Zeitung.

Die Nummer 1 des Amtsblatts des Reichs-Postamts vom Jahre 1900 enthielt im Eingang eine Verfügung des damaligen Staatssekretärs des Reichs-Postamts von Podbielski vom 1. Januar 1900, in der es u. a. hieß: »Mit dem neuen Jahre beginnt ein neuer Abschnitt der Entwicklung des Post- und Telegraphenwesens. Die jüngst veröffentlichten drei großen Post- und Telegraphengesetze schaffen festen Boden für die stetig aufsteigende Bewegung wichtigster Zweige des Post- und Telegraphenwesens.« Verfolgen wir nun die Entwicklung der Posteinrichtungen seit dieser Zeit — von den Telegraphen- und Fernsprecheinrichtungen ist hier abgesehen worden, um den Rahmen der Arbeit nicht zu weit zu spannen —, so sehen wir, daß »die stetig aufsteigende Bewegung wichtigster Zweige des Postwesens« eine von Jahr zu Jahr schnellere Gangart angenommen hat.

Bei allen Maßnahmen zur Einführung von Verbesserungen der Posteinrichtungen ist es naturgemäß von großem Werte, zuvor die wirklichen Bedürfnisse des Verkehrs möglichst zuverlässig zu erkennen. Um dies zu erreichen, sind vom Reichs-Postamte wiederholt erfahrene Beamte der Verwaltung und des Betriebs aus den verschiedensten Gegenden des Reichs-Postgebiets zu Beratungen über beabsichtigte Neuerungen zusammenberufen worden[1]). Im Jahre 1909 wurde außerdem ein aus sieben Beamten (drei vortragenden Räten im Reichs-Postamt, einem Ober-Postdirektor, einem Postrat und je einem Post- und Telegraphendirektor) bestehender besonderer Ausschuß eingesetzt, dem die Aufgabe gestellt wurde, die gesamten Verwaltungs- und Betriebseinrichtungen auf die Möglichkeit weiterer Vereinfachungen hin zu prüfen[2]). Von den Verbesserungsvorschlägen, die dieser Ausschuß abgegeben hat, ist eine große Zahl bereits verwirklicht worden. Mehrfach hat der Staatssekretär des Reichs-Postamts ferner Vertreter aus den Kreisen des Handels, der Industrie, der Landwirtschaft und des Handwerks zu Besprechungen eingeladen, um die Ansichten und Wünsche der beteiligten Kreise über die geplanten Neuerungen kennen zu lernen[3]). Über die Ergebnisse der letzten, am 7. und 8. Januar 1910 abgehaltenen derartigen Besprechung haben wir kürzlich in einem ausführlichen Aufsatze (S. 49 ff.) berichtet. Ähnliche Besprechungen sollen bei gleichartigen Anlässen auch künftig stattfinden und werden, wie der Staatssekretär des Reichs-Postamts bei den diesjährigen Reichstagsverhandlungen über den Postetat näher dargelegt hat (vgl. Archiv 1910, S. 155 und 168), den beabsichtigten Zweck voraussichtlich besser erreichen, als die von mehreren Seiten angeregte Schaffung eines ständigen Postbeirats.

Bei der Erörterung der während des letzten Jahrzehnts eingeführten Verbesserungen und Vereinfachungen auf dem Gebiete des Postwesens müssen im wesentlichen zwei große Gruppen auseinandergehalten werden, einmal die dem Publikum unmittelbar zugute kommenden Ermäßigungen der Taxen und Gebühren und die Erleichterungen in den Versendungsbedingungen oder in den sonstigen Bedingungen für die Benutzung der Posteinrichtungen, und zum zweiten die Vereinfachungen im inneren Betriebs- und Verwaltungsdienste der Post, durch die eine Beschleunigung in der Abwicklung der Dienstgeschäfte erzielt wurde, die zum größten Teile auch für das Publikum von Nutzen ist. Innerhalb jeder dieser beiden großen Gruppen soll der umfangreiche Stoff

---

[1]) D. V. Z. 1900, S. 110; 1901, S. 99; 1902, S. 200 und 234; 1907, S. 421 und 500.
[2]) D. V. Z. 1909, S. 55 und 64.
[3]) D. V. Z. 1901, S. 43; 1903, S. 525 und 544 ff.; 1909, S. 648; 1910, S. 11 ff.



in weitere Unterabteilungen getrennt werden, je nachdem es sich um Verbesserungen und Vereinfachungen im inneren Verkehr (Reichs-Postgebiet), im sogenannten »Wechselverkehr« (Verkehr mit Bayern, Württemberg, Österreich und Ungarn), im Verkehr mit den deutschen Schutzgebieten sowie mit den deutschen Postanstalten und den deutschen Kriegschiffen im Ausland und schließlich im sonstigen Auslandsverkehr handelt.

## A. Ermäßigungen der Taxen und Gebühren und Erleichterungen in den Versendungsbedingungen oder in den sonstigen Bedingungen für die Benutzung der Posteinrichtungen.

### 1. Innerer Verkehr.

Von den während des letzten Jahrzehnts im inneren Verkehr eingeführten Verbesserungen des Postdienstes seien vorweg als die wichtigsten an die Spitze gestellt:

die Verbilligung des Briefportos durch Erhöhung der Gewichtsstufe für den einfachen Brief von 15 auf 20 g vom 1. April 1900 ab[1]),

die Zulassung des Postprotestes, d. h. der Erhebung von Wechsel- und Scheckprotesten nach den Vorschriften der Wechselordnung, vom 1. Oktober 1908 ab[2]), und

die Einführung des Post-Überweisungs- und Scheckdienstes vom 1. Januar 1909 ab[3]).

Die Verbilligung des Briefportos, die sich auf das Gesetz vom 20. Dezember 1899, betreffend einige Änderungen von Bestimmungen über das Postwesen[1]), gründet, erstreckt sich auf alle Briefe im Gewichte von mehr als 15 bis 20 g und war zweifellos ein sehr wertvolles Zugeständnis an das briefschreibende Publikum. Die Art der Gestaltung der beiden neu aufgenommenen Dienstzweige des Postprotestes und des Post-Überweisungs- und Scheckdienstes ist im Archiv bereits bei ihrer Einführung eingehend gewürdigt worden (vgl. Archiv 1908 S. 1 ff., S. 169 ff., S. 297 ff. und 1909 S. 1 ff.). Wir können uns daher hier auf den Hinweis beschränken, daß beide Einrichtungen große Erleichterungen für die beteiligten Kreise des Publikums gebracht haben, und daß namentlich der Post-Überweisungs- und Scheckdienst sich von vornherein einer lebhaften Beteiligung erfreute, sowie daß ihre Einfügung in den Rahmen der Postdienstgeschäfte sich glatt und ohne jede Störung vollzogen hat. Wegen der inzwischen beim Post-Überweisungs- und Scheckdienst eingetretenen Verbesserungen vgl. unter A 1 c (S. 454) und wegen der schon nach kaum mehr als einjährigem Bestehen erfolgten Ausdehnung dieses Dienstzweigs auf den Verkehr mit Österreich-Ungarn und mit der Schweiz vgl. unter A 2 und 4 (S. 463 und 479).

Im übrigen sind auf dem Gebiete des Postwesens im inneren Verkehr während der letzten zehn Jahre die nachstehenden Verbesserungen eingetreten.

a) Ermäßigungen der Taxen und Gebühren.

Im Zusammenhange mit der Verbilligung des Briefportos durch Erhöhung der einfachen Gewichtsstufe wurde vom 1. April 1900 ab der Verkehr zwischen

---

[1]) A. V. 130 vom 22. Dezember 1899 (A. 1899, S. 427 ff.).

[2]) A. V. 90 vom 13. August 1908 (A. 1908, S. 243 ff.); vgl. auch D. V. Z. 1906, S. 382/383; 1907, S. 357 und 591/592; 1908, S. 292 und 463 ff.

[3]) A. V. 117 vom 10. November 1908 (A. 1908, S. 299); vgl. auch D. V. Z. 1908, S. 172 ff., 289 ff., 487, 504 ff., 519/520, 586 ff. u. 595/596; 1909, S. 83 ff. u. 167 ff.





zahlreichen benachbarten Postorten wesentlich verbilligt durch die Ausdehnung der Ortstaxe auf den sogenannten »Nachbarorts-Verkehr«[1]). Die Zahl der Orte, denen diese Vergünstigung gewährt wird, hat inzwischen von Jahr zu Jahr zugenommen. Zu dem erstmaligen, bei Einführung des neuen Verfahrens herausgegebenen Verzeichnisse der Nachbar-Postorte sind in dem verflossenen zehnjährigen Zeitraume nicht weniger als 20 Nachträge erschienen[2]). Der IV. Nachtrag vom 29. März 1902 brachte u. a. die bemerkenswerte Neuerung, daß sämtliche Orte, die nur während eines Teiles des Jahres eine Postanstalt haben, wie z. B. kleine Badeorte, Sommerfrischen und Aussichtspunkte, auch für diese Zeit im Verkehr mit ihrer sonstigen Bestellpostanstalt und deren Nachbar-Postorten die Ortstaxe beizubehalten haben[3]). Die gleichzeitig mit der Ausdehnung der Ortstaxe auf den Nachbarortsverkehr eingeführten ermäßigten Taxen für Postkarten, Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben im Orts- und Nachbarortsverkehr[4]) haben dagegen nur wenig über sechs Jahre Geltung gehabt. Vom 1. Juli 1906 ab wurden sie in Verbindung mit einigen gesetzgeberischen Maßnahmen zur Erhöhung der Reichseinnahmen auf Anregung des Reichstags wieder beseitigt[5]).

Die am 1. Januar 1901 ebenfalls auf Grund des Gesetzes, betreffend einige Änderungen von Bestimmungen über das Postwesen, vom 20. Dezember 1899 in Kraft getretene Änderung der Zeitungsgebühren hatte nicht eine Ermäßigung der Gebühren, sondern eine gerechtere Verteilung der Lasten auf die einzelnen Zeitungen je nach der Inanspruchnahme der Post im Auge. An Stelle der Berechnung der Gebühr nach bestimmten Prozentsätzen des Verkaufspreises der Zeitungen trat die Berechnung nach der Erscheinungsweise (Zahl der wöchentlichen Ausgaben) und dem Jahresgewichte der Zeitungen. Dagegen brachte die vom gleichen Zeitpunkt ab eingetretene Neuregelung der Zeitungsbestellgeldsätze[6]) für sämtliche bis zu fünfmal wöchentlich erscheinende Zeitungen und Zeitschriften zum Teil sehr wesentliche Ermäßigungen (z. B. für Zeitungen, die seltener als einmal wöchentlich erscheinen von 60 auf 24 Pf. jährlich), während nur die Bestellgeldsätze für die häufiger erscheinenden Zeitungen eine geringfügige Erhöhung (z. B. für sechs- bis siebenmal wöchentlich erscheinende Zeitungen um vierteljährlich 2 Pf.) erfuhren. Ferner trat mit dem 1. Januar 1901 in der Gebühr für außergewöhnliche Zeitungsbeilagen insofern eine Ermäßigung ein, als die Erhebung dieser Gebühr für solche Nebenblätter, die auch unabhängig von der Hauptzeitung für sich allein bezogen werden können, wegfiel[7]). Demgegenüber konnte es weniger ins Gewicht fallen, daß gleichzeitig die Gebühr von 1/4 Pf. statt bisher für jedes Beilageexemplar nunmehr für je 25 g jedes Beilageexemplars erhoben wurde, da erfahrungsgemäß außergewöhnliche Zeitungsbeilagen nur selten das Gewicht von 25 g überschreiten. Allerdings ist die Gebühr für außergewöhnliche Zeitungsbeilagen vom 1. Juli 1906 ab im Zusammenhange mit der Beseitigung der

---

[1]) A.V. 35 vom 20. März 1900 (A. 1900, S. 141/142).

[2]) Die Ausgabe neuer Nachträge ist im A. alljährlich zweimal (im Frühjahr und Herbste) bekannt gegeben worden; die Bekanntgabe der Ausgabe des letzten Nachtrags erfolgte durch A.V. 46 v. 18. März 1910 (A. 1910, S. 88).

[3]) D.V.Z. 1902, S. 224.

[4]) Erlaß des Reichskanzlers vom 20. März 1900 (A.V. 34; A. 1900, S. 139/140).

[5]) A.V. 71 vom 23. Juni 1906 (A. 1906, S. 165); D. V. Z. 1906, S. 88/89, 249, 283 ff. und 339/340.

[6]) A.V. 102 vom 4. August 1900 (A. 1900, S. 332); D.V.Z. 1900, S. 375.

[7]) A.V. 152 vom 14. November 1900 (A. 1900, S. 466).

Ausnahmetarife für Postkarten usw. im Orts- und Nachbarortsverkehr von $^1/_4$ auf $^1/_2$ Pf. für je 25 g jedes einzelnen Beilageexemplars erhöht worden[1]). Auf der anderen Seite ist neuerdings insofern wieder eine Milderung eingetreten, als die bei Berechnung des Gesamtbetrags vorzunehmende Abrundung auf eine durch 5 teilbare Pfennigsumme bei gleichzeitiger Versendung mehrerer außergewöhnlicher Zeitungsbeilagen nicht mehr für jede Beilage besonders, sondern für alle derselben Zeitungsnummer beigefügten Beilagen nur einmal stattzufinden hat[2]).

Von den sonstigen Ermäßigungen der Taxen und Gebühren im inneren Verkehr war von allgemeiner Bedeutung namentlich die am 1. Dezember 1906 in Kraft getretene Herabsetzung der Bestellgebühren für Postanweisungen und Briefe mit Wertangabe nach dem Landbestellbezirke von 10 Pf. auf 5 Pf., mithin auf den gleichen Satz, der für die Abtragung derartiger Sendungen im Ortsbestellbezirk erhoben wird[3]). Vom 1. April 1900 ab wurde die Gebühr für Bahnhofsbriefe (bisher 12 Mark für den Kalendermonat) in solchen Fällen, in denen die Beförderung für kürzere Fristen als einen Monat erfolgt, auf 4 Mark für die Woche oder den Teil einer Woche ermäßigt[4]), und später, im Jahre 1907, für die neu zugelassenen Zeitungsbahnhofsbriefe an Bahnhofsbuchhändler die Gebühr auf 10 Pf. für jedes Zeitungsexemplar (monatlich mindestens 1 Mark, höchstens 12 Mark) festgesetzt[5]). Die Gebühr für die telegraphische Überweisung von Postanweisungsbeträgen erfuhr vom 1. Januar 1901 ab dadurch eine Ermäßigung, daß die für die Abfassung der Überweisungstelegramme vorgeschriebene Form gekürzt wurde[6]). 1905 wurde weiter die Übermittlung mehrerer telegraphischer Postanweisungen mittels eines Überweisungstelegramms zugelassen[7]). Bei mehreren zu einer Postpaketadresse gehörenden Paketen wird seit dem 1. Januar 1901, wenn die Sendungen gegen Rückschein versandt werden, die Rückscheingebühr, wenn Nachforschungen nach dem Verbleibe der Sendungen mittels eines gemeinschaftlichen Laufschreibens erlassen werden, die Laufzettelgebühr, und wenn eine Aufschriftänderung oder die Zurückziehung der Sendungen beantragt wird, auch die hierfür vorgeschriebene Gebühr nur einmal (statt bisher für jedes Paket besonders) erhoben[6]). Auch für die gleichzeitige Überweisung mehrerer Exemplare einer Zeitung für einen Bezieher kommt seit diesem Zeitpunkte nur die einfache Überweisungsgebühr zur Erhebung; ferner erfolgt die Rücküberweisung einer Zeitung, die während der Bezugszeit mehrfach überwiesen worden war, nach jedem der früheren Bezugsorte seit 1901 gebührenfrei[6]).

Die Nacherhebung von Portogebühren für postordnungswidrig beschaffene Postkarten wurde zugunsten des Publikums wesentlich eingeschränkt durch die Anordnung, daß nach der Postkartentaxe frankierte Karten, auf denen die Überschrift »Postkarte« oder, soweit sie vom Auslande herrühren, »carte postale« fortgelassen ist, nicht mehr mit Nachtaxe zu belegen sind, Karten aus dem Auslande selbst dann nicht, wenn die Postverwaltung des Aufgabelandes sie mit dem Porto (»T«)-Stempel versehen hat[8]).

---

1) A. V. 71 vom 23. Juni 1906 (A. 1906, S. 165).
2) A. V. 6 vom 14. Januar 1910 (A. 1910, S. 9/10).
3) A. V. 119 vom 15. November 1906 (A. 1906, S. 289).
4) A. V. 36 vom 20. März 1900 (A. 1900, S. 143 ff.).
5) A. V. 96 vom 2. Oktober 1907 (A. 1907, S. 267); D. V. Z. 1907, S. 508/509.
6) A. V. 174 vom 18. Dezember 1900 (A. 1900, S. 515 ff.).
7) A. V. 50 vom 16. Juni 1905 (A. 1905, S. 133).
8) A. V. 119 vom 21. Oktober 1901 (A. 1901, S. 409), A. V. 66 vom 14. August 1905 (A. 1905, S. 177) u. A. V. 8 v. 26. Januar 1907 (A. 1907, S. 25); D. V. Z. 1901, S. 482/483.

Wegen endgültiger Aufhebung der Verpflichtung zur Anbringung der Überschrift »Postkarte« vom 1. Oktober 1907 ab s. unter A 1 b (S. 451). Bei Rückgabe unbestellbarer Sendungen wird ferner seit 1907 etwa vorausbezahltes Bestellgeld auf die vom Absender zu erhebende Bestellgebühr in Anrechnung gebracht[1]).

Erwähnt sei schließlich noch, daß mehrfach Erleichterungen eingetreten sind, die nur kleineren Gruppen von Auflieferern oder Empfängern zugute kommen, wie 1902 die Zulassung unfrankierter Postkarten, durch die Fälle von ansteckenden Krankheiten zur Anzeige gebracht werden, unter der Bezeichnung »Portopflichtige Dienstsache«[2]), 1904 die Befreiung von Dienstsendungen der preußischen Handels-, Landwirtschafts- und Handwerkskammern vom Zuschlagporto[3]) und 1908 die Einräumung der Portofreiheit an Mannschaften des Beurlaubtenstandes bei Anträgen auf Befreiung von militärischen Übungen[4]).

b) Erleichterungen in den Versendungsbedingungen.

Die Zahl der im letzten Jahrzehnt eingetretenen Erleichterungen in den Versendungsbedingungen für den inneren Verkehr ist so groß, daß eine ausführliche Erörterung aller Einzelheiten uns hier zu weit führen würde. Wir müssen uns daher auf die nachstehenden zusammenfassenden Angaben beschränken. Neu zugelassen wurden vom 1. März 1900 ab telegraphische Postanweisungen und vom 1. April 1900 ab gewöhnliche Eilbriefsendungen nach dem Orts- und Landbestellbezirke des Aufgabepostorts[5]), sowie ebenfalls vom 1. April 1900 ab Geschäftspapiere (Meistgewicht 1 kg)[6]), deren Versendung bis dahin (seit dem Berner Postvereinsvertrage vom 9. Oktober 1874) nur im Verkehr mit dem Auslande gestattet gewesen war, ferner im September 1901 Karten mit aufgeklebten Briefchen zur Versendung gegen die Brieftaxe[7]), vom 1. Oktober 1907 ab geheftete, geklebte oder gebundene sowie über zwei Bogen starke Drucksachen als außergewöhnliche Zeitungsbeilagen[8]), im Laufe desselben Monats die schon erwähnten Zeitungs-Bahnhofsbriefe[9]) und vom 1. Februar 1908 ab sogenannte Fensterbriefe (das sind Briefe, bei denen die Aufschrift nicht auf dem Umschlage, sondern auf der Briefeinlage angebracht ist und durch einen Teil des Umschlags hindurchscheint)[10]).

Wiederholte Erweiterung erfuhren die Bestimmungen über die auf der Außenseite der Briefsendungen zulässigen Angaben. Zunächst wurde vom 1. April 1900 ab die Anbringung von Bilderschmuck und Aufklebungen auf der Rückseite der Postkarten[11]) zugelassen und sodann 1901 nachgegeben, daß die auf der Außenseite zulässigen Angaben — außer bei Wertsendungen — bei allen Briefsendungen, statt bisher nur bei Postkarten, auch durch aufgeklebte Zettel hergestellt werden können[12]). Seit 1906

[1]) A.V. 5 vom 8. Januar 1907 (A. 1907, S. 17).
[2]) A.V. 84 vom 11. August 1902 (A. 1902, S. 179).
[3]) A.V. 12, 59 und 76 vom 23. Januar, 21. Mai und 26. Juli 1904 (A. 1904, S. 18, 143 und 211).
[4]) A.V. 116 vom 7. November 1908 (A. 1908, S. 295).
[5]) A.V. 19 und 22 vom 31. Januar und 10. Februar 1900 (A. 1900, S. 57 und 105).
[6]) A.V. 26 vom 1. März 1900 (A. 1900, S. 121/122); D.V.Z. 1900, S. 136.
[7]) A.V. 102 vom 20. September 1901 (A. 1901, S. 371).
[8]) A.V. 92 vom 18. September 1907 (A. 1907, S. 255/256); D.V.Z. 1907, S. 508, 509.
[9]) s. Anm. [5]) auf S. 449.
[10]) A.V. 9 vom 24. Januar 1908 (A. 1908, S. 21).
[11]) A.V. 36 vom 20. März 1900 (A. 1900, S. 143 ff.).
[12]) A.V. 40 vom 8. April 1901 (A. 1901, S. 161 ff.).

dürfen ferner auf den Umhüllungen der Drucksachen durch Druck oder durch ein sonstiges mechanisches Vervielfältigungsverfahren hergestellte Reklamevermerke jeder Art unter der Bedingung angebracht werden, daß sie in keiner Weise die Deutlichkeit der Aufschrift sowie die Anbringung der Stempelabdrücke und der postdienstlichen Vermerke beeinträchtigen[1]). Vom 1. Februar 1905 ab erfolgte die Freigabe der linken Hälfte der Vorderseite für briefliche Mitteilungen bei den Ansichtspostkarten[2]), vom 1. Oktober 1907 ab auch bei anderen Postkarten[3]), und im November 1907 die Freigabe des linken Teiles der Vorderseite der gegen die Drucksachentaxe zu befördernden offenen Karten zu gedruckten oder durch ein sonstiges mechanisches Vervielfältigungsverfahren hergestellten Angaben jeder Art[4]). Eine wesentliche Erleichterung besteht ferner darin, daß seit dem 1. Januar 1901 bei gewöhnlichen Briefsendungen jeder Art Aufschriften zugelassen sind, die nur die Angabe der Wohnung, nicht auch die des Namens des Empfängers enthalten[5]). Bei einfachen postlagernden Sendungen, für die keine Gewähr zu leisten ist, dürfen seit 1900 in der Aufschrift statt des Namens des Empfängers außer Buchstaben und Ziffern auch einzelne Wörter oder kurze Sätze angegeben werden[6]).

Von den Vereinfachungen, die nur bestimmte Gattungen von Sendungen betreffen, seien folgende erwähnt.

Seit dem 1. Januar 1901 sind die besonderen Beschränkungen, die früher hinsichtlich der Ausdehnungsmaße für Briefe mit Pappkästchen und Briefe in Rollenform bestanden, weggefallen[5]). Briefe, die das zulässige Meistgewicht von 250 g überschreiten, aber durch die Aufgabe-Postanstalt versehentlich abgesandt worden sind, werden, wenn das Übergewicht erst am Bestimmungsorte bemerkt wird, neuerdings nicht mehr als unzulässig nach dem Aufgabeorte zurückgeleitet, sondern ausnahmsweise dem Empfänger zugestellt, wenn dieser bereit ist, den Unterschiedsbetrag zwischen dem Werte der verwendeten Freimarken und dem Paketporto, z. F. einschl. Bestellgeld, oder bei unfrankierten Sendungen die volle Gebühr für Pakete zu entrichten[7]).

Bei den durch die Privatindustrie hergestellten Postkarten kann seit dem 1. Januar 1901 über kleinere Abweichungen in den Ausdehnungsmaßen, der Stärke usw. hinweggesehen werden[5]). Seit dem 1. Oktober 1907 brauchen derartige Postkarten allgemein die Überschrift »Postkarte« nicht mehr zu tragen[3]). Seit Mai 1902 sind Postkarten mit Prägung zugelassen, auch wenn diese sich an den für die Adresse und den Bestimmungsort sowie für das Aufkleben der Marken bestimmten Stellen befindet[8]), und seit Juni 1909 Postkarten mit Heftlöchern[9]). Im Februar 1902 wurde ferner nachgegeben, daß bei Postkarten in gleicher Weise, wie dies früher schon für Freimarken zugelassen war, eine Firmen- oder sonstige das Eigentum nachweisende Bezeichnung in Form klein eingelochter Buchstaben unter der Voraussetzung angebracht

---

[1]) A.V. 29 vom 27. März 1906 (A. 1906, S. 65).
[2]) A.V. 2 vom 17. Januar 1905 (A. 1905, S. 5); D.V.Z. 1905, S. 22.
[3]) A.V. 84 vom 10. September 1907 (A. 1907, S. 222 ff.); D.V.Z. 1907, S. 467.
[4]) A.V. 117 vom 30. November 1907 (A. 1907, S. 311) und A.V. 90 vom 13. August 1908 (A. 1908, S. 243 ff.).
[5]) A.V. 174 vom 18. Dezember 1900 (A. 1900, S. 515 ff.).
[6]) A.V. 36 vom 20. März 1900 (A. 1900, S. 143 ff.).
[7]) A.V. 33 vom 28. Februar 1910 (A. 1910, S. 61); vgl. auch D.V.Z 1902, S. 477.
[8]) A.V. 51 vom 28. Mai 1902 (A. 1902, S. 141).
[9]) Bescheid des Reichs-Postamts vom 21. Juni 1909 (A. 1909, S. 185) und A.V. 6 vom 14. Januar 1910 (A. 1910, S. 9/10).

werden kann, daß die Wertzeichen als echt und noch nicht gebraucht sicher kenntlich bleiben[1]).

Drucksachen sind seit dem 1. April 1900 auch in Form offener Karten bis ungefähr zur Größe der Post-Paketadressen zugelassen[2]). Mit Wirkung vom 1. Januar 1901 ab wurden die Bestimmungen hierüber noch dahin ergänzt, daß auch solche offene gedruckte Karten gegen die Drucksachentaxe befördert werden können, auf denen die ursprüngliche Bezeichnung »Postkarte« beseitigt oder durch den Vermerk »Drucksache« ersetzt worden ist[3]). Ebenfalls seit dem 1. April 1900 können bei Drucksachen Zusätze durch Druck oder Stempel im unbeschränkten Umfang angebracht werden[2]). Hinsichtlich der Aufnahme von handschriftlichen Zusätzen in Drucksachen ist u. a. nachgegeben worden: seit dem 1. April 1900 bei Preislisten, Börsenzetteln, Handelszirkularen und Prospekten außer den Zahlen auch Zusätze anzubringen, die als Bestandteile der Preisbestimmung zu betrachten sind, sowie in Einladungs- und Einberufungskarten den Namen des Eingeladenen oder Einberufenen nebst Zeit, Zweck und Ort der Zusammenkunft zu vermerken[2]), und seit dem 1. Oktober 1907 in Mitteilungen über die Absendung von Waren den Tag der Absendung und in Anzeigen über die Abfahrt und Ankunft von Schiffen den Tag der Abfahrt oder Ankunft nebst dem Namen des Schiffes anzugeben, sowie Glückwünsche usw. in fünf Worten außer auf Visitenkarten auch auf Weihnachts- und Neujahrskarten niederzuschreiben[4]). Neuerdings ist auch gestattet worden, Drucksachen frankierte Antwortkarten beizufügen[5]). Ferner werden seit 1908 im Inlandsverkehr nicht nur vervielfältigte, sondern alle zum Gebrauche der Blinden bestimmten Papiere mit erhabenen Punkten oder Buchstaben gegen die Drucksachentaxe befördert[6]). Bücherzettel können seit dem 1. Januar 1901 auch in offenen Umschlägen oder unter Band[3]), und seit Oktober 1901 auch in Form von Doppelkarten[7]) eingeliefert werden.

Bei Warenproben ist seit dem 1. April 1900 die Anbringung handschriftlicher Vermerke im erweiterten Umfange zugelassen und außerdem erlaubt worden, daß die Aufschrift außer auf der Sendung selbst auf einer haltbar befestigten Fahne von Pappe, Pergamentpapier oder sonstigem festen Stoffe angebracht wird[2]). Erleichternde Bestimmungen wurden mit Wirkung vom 1. Juni 1900 ab für die Verpackung von Flüssigkeits- usw. Proben bei Versendung mit der Briefpost getroffen[8]). Ferner wurden vom 1. Oktober 1907 ab unter die zur Beförderung als Warenproben geeigneten Gegenstände u. a. einzelne Schlüssel, abgeschnittene frische Blumen, Tuben mit Serum, pathologische Gegenstände usw., und unter die als Geschäftspapiere zulässigen Gegenstände unkorrigierte Schülerarbeiten sowie Briefe und Postkarten älteren Datums neu eingereiht[4]). Das Meistgewicht für zusammengepackte Drucksachen und Warenproben wurde vom 1. April 1900 ab im Zusammenhange mit der Einführung der Geschäftspapiere von 350 g auf 1 kg erhöht[2]).

---

[1]) A.V. 16 vom 28. Februar 1902 (A. 1902, S. 41).
[2]) A.V. 36 vom 20. März 1900 (A. 1900, 143 ff.).
[3]) A.V. 174 vom 18. Dezember 1900 (A. 1900, S. 515 ff.).
[4]) A.V. 84 vom 10. September 1907 (A. 1907, S. 222 ff.); D.V.Z. 1907, S. 467.
[5]) A.V. 6 vom 14. Januar 1910 (A. 1910, S. 9/10).
[6]) D.V.Z. 1908, S. 38.
[7]) A.V. 106 vom 3. Oktober 1901 (A. 1901, S. 385).
[8]) A.V. 76 vom 23. Mai 1900 (A. 1900, S. 233), A.V. 82 vom 18. Juli 1901 (A. 1901, S. 299/300) und A.V. 147 vom 12. Dezember 1901 (A. 1901, S. 474).

Bei Briefen mit Zustellungsurkunde kann sich der Absender seit dem 1. April 1900 auch in privaten Angelegenheiten der sogenannten »vereinfachten Zustellung« bedienen, bei der dem Empfänger keine beglaubigte Abschrift der Zustellungsurkunde übergeben, sondern nur der Tag der Zustellung vor der Aushändigung auf dem Briefe vermerkt wird[1]). Diese Vergünstigung bestand vordem nur für die von Gerichten usw. ausgehenden Briefe mit Zustellungsurkunde.

Die Versendung von Bahnhofsbriefen ist seit Juni 1906 auch bei solchen Kartenschlüssen statthaft, deren Beförderung durch Vermittlung des Eisenbahnpersonals oder in geschlossenen Bahnpostwagen oder Wagenabteilungen stattfindet[2]). Zeitungsbahnhofsbriefe können seit kurzem auch bei Zügen, die nur zur Beförderung von Briefbeuteln durch Vermittlung des Eisenbahnpersonals benutzt werden, bloßgehend (außerhalb der Briefkartenschlüsse) versandt werden[3]).

Die Vorschriften über den Verschluß der gewöhnlichen und eingeschriebenen Pakete wurden mit Wirkung vom 1. April 1900 ab durch die Postordnung vom 20. März 1900 wesentlich vereinfacht[1]). Seitdem braucht auf dringenden Paketen auch der Inhalt nicht mehr angegeben zu werden[1]). Erleichternde Bestimmungen wurden ferner getroffen 1901 für die Versendung von Zelluloidwaren in Verpackung aus starker Pappe[4]), 1903 für die Versendung von Zündhütchen, Zündspiegeln und Patronen[5]), und 1909 für die Versendung von Knallkorken[6]). Die Reichs- und Staatsbehörden sowie die Reichsbankanstalten erhielten 1904 das später auch auf Privatbanken, Bankgeschäfte usw. ausgedehnte Vorrecht eingeräumt, Geldbeutel mit Plombenverschluß zur Postbeförderung einzuliefern[7]). Bei Sendungen mit lebenden Tieren kann der Absender für den Fall der Unbestellbarkeit seit 1900 auch dahin Bestimmung treffen, daß die Sendung an eine zweite Adresse weiterbefördert werde[1]). Weiter sind seit dem vergangenen Jahre außer den Absendern von Paketen mit lebenden Tieren auch die Absender von Paketen mit leicht verderblichem Inhalte (frischen Blumen usw.) ermächtigt worden, für den Fall der Unbestellbarkeit im voraus Verfügung zu treffen (telegraphische Benachrichtigung, Verkauf auf Kosten des Absenders usw.)[6]).

Im übrigen sind noch folgende Erleichterungen in den Versendungsbedingungen eingetreten. Die Nachsendung von Briefen und Paketen mit Wertangabe auf Verlangen des Empfängers wird seit dem 1. April 1900 nicht mehr von dem Vorhandensein einer Sicherheit für das Porto abhängig gemacht[1]). Anderseits ist es seit dem 1. Januar 1902 zulässig, bei Versendungsgegenständen jeder Art durch einen Vermerk in der Aufschrift die Nachsendung auszuschließen, die dann auch nicht auf Verlangen des Empfängers eintreten darf. Hierdurch sind die Absender in die Lage versetzt worden, sich dagegen zu schützen, daß — durch mehrfaches Nachsenden von Paketen (z. B. an herumziehende Händler usw.) auf Wunsch des Empfängers — ungewöhnlich

---

[1]) A. V. 36 vom 20. März 1900 (A. 1900, S. 143 ff.).
[2]) A. V. 74 vom 23. Juni 1906 (A. 1906, S. 169).
[3]) A. V. 25 vom 15. Februar 1910 (A. 1910, S. 49).
[4]) A. V. 117 vom 21. Oktober 1901 (A. 1901, S. 401) und A. V. 67 vom 17. Juni 1904 (A. 1904, S. 173/174).
[5]) A. V. 38 vom 25. April 1903 (A. 1903, S. 103/104).
[6]) A. V. 121 vom 26. September 1909 (A. 1909, S. 267/268); D. V. Z. 1909, S. 527/528.
[7]) A. V. 67 vom 17. Juni 1904 (A. 1904, S. 173/174); G. V. 31 vom 17. Juni 1904; D. V. Z. 1904, S. 48.

hohe Portogebühren auflaufen, für die sie andernfalls bei schließlicher Unbestellbarkeit der Sendung aufkommen müssen[1]). Seit dem 1. Januar 1901 finden die Vorschriften über Nachsendung auch Anwendung auf Firmen, die ihr Geschäft nach einem anderen Orte verlegt haben[2]), und seit dem 1. Oktober 1907 ist die telegraphische Nachsendung gewöhnlicher Postanweisungen auf Verlangen des Absenders oder Empfängers statthaft[3]). Ferner ist das Verfahren bei Zurückziehung von Postsendungen oder bei Anträgen auf Änderung der Aufschrift seit dem 1. Januar 1901 wesentlich vereinfacht worden[2]).

c) Erleichterungen in den sonstigen Bedingungen für die Benutzung der Posteinrichtungen.

Von den beiden wichtigsten, in diese Gruppe fallenden Erleichterungen, der Einführung des Postprotestes und des Post-Überweisungs- und Scheckdienstes ist schon im Eingange des Teiles A. 1 die Rede gewesen (S. 447). Erwähnt sei jedoch noch, daß der Post-Überweisungs- und Scheckdienst in der kurzen Zeit seines Bestehens schon mehrfach erweitert worden ist, so u. a. neuerdings durch die Zulassung der Überweisung von Beträgen, die durch Postaufträge oder Nachnahme eingezogen sind, und durch die Bestimmung, daß Zahlkarten im Betrage bis zu 800 Mark unter den für Postanweisungen vorgeschriebenen Bedingungen bei Posthilfstellen zur Weitergabe an die Landbriefträger niedergelegt werden können[4]). Seit kurzem ist es ferner den Kontoinhabern gestattet, auf der Rückseite der mit den Zahlkarten verbundenen Einlieferungscheine neben handschriftlichen und gedruckten Vermerken auch Abbildungen anzubringen[5]).

Schon vor der Einführung des Post-Überweisungs- und Scheckdienstes war die Reichs-Postverwaltung bemüht, den Barverkehr mit dem Publikum unter Zuhilfenahme des Giroverkehrs der Reichsbank, namentlich durch das Verfahren der Begleichung ein- und auszuzahlender Postanweisungsbeträge im Wege der Giro-Übertragung, einzuschränken (vgl. Archiv 1899, S. 1 ff.). Innerhalb der letzten 10 Jahre sind in dieser Beziehung die nachstehenden Vereinfachungen eingetreten. Im April 1901 wurde die Vorschrift aufgehoben, daß Firmen oder Personen, die kein eigenes Girokonto bei der Reichsbank unterhalten, aber an dem Verfahren der Begleichung auszuzahlender Postanweisungsbeträge im Wege der Giroübertragung durch Vermittlung einer zu den Girokunden der Reichsbank gehörenden Firma oder Person teilnehmen möchten, eine besondere Vollmacht dieser Firma usw. beizubringen haben[6]). Daran schloß sich im September 1901 die Bestimmung, daß Anträgen öffentlicher Behörden, Kassen, Anstalten usw. auf Absendung der durch Schecks beglichenen eingelieferten Postanweisungen vor der Gutschrift der Beträge bei der Reichsbank unter gewissen einfachen und leicht zu erfüllenden Bedingungen Folge gegeben werden könne[7]). Im Januar 1902 wurde Personen oder Firmen, die ein eigenes Girokonto bei der Reichsbank nicht unterhalten können, in ähnlicher Weise, wie dies schon vor 1900 für Giro-Postanweisungsauszahlungen nachgegeben war, gestattet, durch Vermittlung eines Reichsbank-Girokunden

[1]) A. V. 147 vom 12. Dezember 1901 (A. 1901, S. 474 ff.); D. V. Z. 1901, S. 569/570.
[2]) A. V. 174 vom 18. Dezember 1900 (A. 1900, S. 515 ff.).
[3]) A. V. 84 vom 10 September 1907 (A. 1907, S. 222 ff.).
[4]) A. V. 48 vom 20. März 1910 (A. 1910, S. 91 ff.); D. V. Z. 1910, S. 149
[5]) A. V. 55 vom 5. April 1910 (A. 1910, S. 103).
[6]) G. V. 32 vom 1. April 1901, D. V. Z. 1902, S. 359/360.
[7]) G. V. 68 vom 3. September 1901, D. V. Z. 1902, S. 359/360.

auch an dem Verfahren der Begleichung einzuzahlender Postanweisungsbeträge im Girowege teilzunehmen[1]). Die Neuauflage der »Geschäftsanweisung für den Post-Giroverkehr« im August 1902 brachte die Ermächtigung für öffentliche Behörden, entnommene Wertzeichen im Wege der Giroübertragung zu bezahlen[2]). Noch in demselben Jahre wurde auch die Begleichung von Postauftragsgeldern im Girowege zugelassen[3]). Im März 1908 trat ferner eine von den beteiligten Geschäftsleuten lebhaft begrüßte Verbesserung dadurch ein, daß die bestellenden Boten ermächtigt wurden, die Umschläge zu den durch Giroübertragung auszuzahlenden Postanweisungen den Empfängern zu Buchungs- usw. Zwecken vorläufig zu überlassen und sie erst später wieder abzuholen[4]). Seit Ende vorigen Jahres schließlich können auch Zahlungsanweisungen in derselben Weise wie Postanweisungen und unter sinngemäßer Anwendung der Vorschriften für auszuzahlende Giro-Postanweisungen im Wege der Giroübertragung ausgeglichen werden[5]).

Sehr groß ist die Zahl der Erleichterungen, die eine Vereinfachung und Beschleunigung des Verkehrs an den Schaltern der Postanstalten bezwecken. In erster Linie ist hierbei zu nennen das 1901 eingeführte Verfahren der Einrichtung und Überlassung verschließbarer Abholungsfächer an größere Firmen usw. gegen eine mäßige Jahresgebühr (Gesetz vom 11. März 1901, betreffend Änderung des Gesetzes über das Posttaxwesen im Gebiete des Deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871)[6]). Weiter ausgestaltet wurde das Verfahren 1902 durch die Zulassung von Einsatzkasten auf Wunsch und Kosten der Abholer[7]). Wir verweisen wegen der Abholungsfächer auch auf die Aufsätze im Archiv 1901, S. 161 ff., und 1907, S. 238 ff. Ferner kommen namentlich noch in Betracht die Vermehrung der erstmalig 1898 errichteten besonderen Markenverkaufstände (Kioske) innerhalb der Posthäuser[8]) und die Aufstellung von Postwertzeichen-Automaten, deren verschiedene Systeme in den Jahren 1901 bis 1907 eingehenden Versuchen und Erprobungen unterzogen wurden[9]). Die Zahl der Markenverkaufstände ist von 28 im Jahre 1900 und 57 im Jahre 1902[8]) auf 123 gegen Ende des Jahres 1909 gestiegen. Der erste Postwertzeichen-Automat zum Verkaufe von Freimarken zu 5 und 10 Pf. gelangte Ende 1901 beim Postamte 66 (Mauerstraße) in Berlin zur Aufstellung[10]). 1906 wurde dazu übergegangen, Postwertzeichen-Automaten — und zwar neben solchen zum Verkaufe von Freimarken zu 5 und 10 Pf. auch solche zum Verkaufe von Postkarten zu 5 Pf. — auch außerhalb Berlins aufzustellen[11]). Nachdem dann 1907 die Ober-Postdirektionen zur selbständigen Beschaffung von Postwertzeichen-Automaten ermächtigt worden sind[12]), wird deren Zahl, wie unsere Leser aus dem erst kürzlich hierüber von uns veröffentlichten Aufsatze (1910, S. 121 ff.) wissen, demnächst auf über 500 steigen.

---

1) G.V. 8 vom 21. Januar 1902, D.V.Z. 1902, S. 359/360.
2) G.V. 67 vom 18. August 1902.
3) D.V.Z. 1902, S. 499/500.
4) A.V. 34 vom 17. März 1908 (A. 1908, S. 77 ff.).
5) A.V. 159 vom 18. Dezember 1909 (A. 1909, S. 335); D.V.Z. 1909, S. 639.
6) A.V. 27 und 40 vom 13. März und 8. April 1901 (A. 1901, S. 125 und 161); D.V.Z. 1901, S. 99 ff., 132, 185 ff. und 332/333; 1903, S. 339/340; 1904, S. 415.
7) G.V. 55 vom 27. Juni 1902; D.V.Z. 1902, S. 34 und S. 275/276.
8) D.V.Z. 1900, S. 321; 1902, S. 411.
9) D.V.Z. 1909, S. 21.
10) D.V.Z. 1902, S. 4.
11) D.V.Z. 1906, S. 384.
12) G.V. 39 vom 26. Oktober 1907.

Besonders sinnreich ausgeführte Automaten zur Einlieferung von Einschreibbriefen werden seit 1909 beim Briefpostamt in Berlin C 2[1]) und seit März 1910 beim Postamte 9 in Berlin W benutzt.

Der Postwertzeicheneinkauf wurde ferner für das Publikum erleichtert durch die Einführung neuer Marken höherer Wertsorten zu 30, 40 und 80 Pf., 1, 3 und 5 Mark im Jahre 1900[2]) und durch die Ausgabe von Postkarten in Blocks zu je 10 Stück im Jahre 1905[3]). Seit dem 17. Dezember 1900 können auch die für die deutschen Schutzgebiete und die deutschen Postanstalten im Ausland ausgegebenen Postwertzeichen bei einer besonders hierfür eingerichteten Verkaufstelle für Kolonialmarken usw. in Deutschland — beim Postamte 19 (Beuthstr.) in Berlin — eingekauft werden[4]). Der Wert der von dieser Verkaufstelle abgesetzten Postwertzeichen erreichte im Mai 1908 die erste Million Mark[5]). Die Abstempelung mit dem Freimarkenstempel übernimmt die Reichsdruckerei für Private seit dem 1. April 1900 außer bei Kartenbriefen und Postkarten auch bei Briefumschlägen, Streifbändern und offenen Drucksachenkarten[6]), und zwar seit Juli 1902 schon bei Mengen von 1000 Stück (statt früher 10 000 Stück)[7]). Allerdings ist zur Deckung der Selbstkosten die Gebühr für derartige Abstempelungen seit dem 1. August 1909 von 1 Mark 75 Pf. auf 3 Mark 50 Pf. für jedes volle oder angefangene Tausend erhöht worden[8]). Erwähnt sei noch in diesem Zusammenhange, daß seit dem 1. Januar 1901 unbrauchbar gewordene gestempelte Formulare zu Kartenbriefen und Postkarten, ebenso wie schon vordem unbrauchbar gewordene Formulare zu Postanweisungen, an den Postschaltern außer gegen gleichwertige Freimarken auch gegen gestempelte neue Formulare umgetauscht werden können[9]) (seit dem 1. April 1902 aber nur noch gegen Zahlung einer Umtauschgebühr von 1 Pf. für das Stück)[10]), daß seit Oktober 1902 auch der Umtausch von Versicherungsmarken durch die Postanstalten zugelassen ist[11]), daß der Postwertzeichenverbrauch mehrfach durch Vereinbarung neuer Portopauschsummen — 1900 mit der Herzoglich Sachsen-Altenburgischen, 1901 mit der Herzoglich Braunschweigischen und 1902 mit der Großherzoglich Hessischen Regierung — für die Porto- usw. Beträge der von den Behörden und Beamten frankiert einzuliefernden Postsendungen eine Einschränkung erfahren hat[12]), und schließlich, daß den Krankenkassen seit 1904 gestattet ist, sich über den Gesamtwert der angekauften Versicherungsmarken u. U. in ihrem Markenkontobuch eine Bescheinigung erteilen zu lassen[13]).

---

1) A. V. 136 vom 3. November 1909 (A. 1909, S. 297); D. V. Z. 1909, S. 528/529.
2) A. V. 100 und 124 vom 27. Oktober und 21. Dezember 1899 (A. 1899, S. 353 und 417 ff.) und A. V. 40 vom 22. März 1900 (A. 1900, S. 150 ff.).
3) A. V. 76 vom 15. September 1905 (A. 1905, S. 195).
4) A. 1901, S. 107/108; D. V. Z. 1901, S. 142.
5) D. V. Z. 1908, S. 335.
6) A. V. 36 vom 20. März 1900 (A. 1900, S. 143 ff.).
7) A. V. 75 vom 7. Juli 1902 (A. 1902, S. 150/151).
8) A. V. 88 vom 8. Juli 1909 (A. 1909, S 199).
9) A. V. 174 vom 18. Dezember 1900 (A. 1900, S. 515 ff.).
10) A. V. 28 vom 19. März 1902 (A. 1902, S. 62).
11) A. V. 120 vom 20. Oktober 1902 (A. 1902, S. 232).
12) A. V. 30 vom 5. März 1900 (A. 1900, S. 129), A. V. 88 vom 25. Juli 1901 (A. 1901, S. 321) und A. V. 94 vom 1. September 1902 (A. 1902, S. 187/188).
13) A. V. 83 vom 11. August 1904 (A. 1904, S. 225).

Eine wesentliche Beschleunigung in der Abfertigung des Publikums an den Postschaltern wurde dadurch erzielt, daß für verschiedene Arten von Versendungsgegenständen, die sonst einzeln zu behandeln sind, Absendern mit lebhaftem Postverkehr eine erweiterte Vorbereitung und vereinfachte Einlieferung der Sendungen gestattet wurde. Schon vor 1900 war in vereinzelten Fällen nachgegeben worden, daß Firmen, die regelmäßig eine größere Anzahl von Paketen gleichzeitig abzusenden haben, diese selbst wiegen und bezetteln und dann auf Grund eines von ihnen (mittels Durchdrucks in zwei Exemplaren) geführten Annahmebuchs summarisch einliefern. 1902 wurde ein gleichartiges Verfahren auch für die summarische Einlieferung von Einschreibbriefsendungen in größeren Mengen eingeführt[1]). Dabei können den Absendern von Nachnahmesendungen die zur Kennzeichnung dieser Sendungen nötigen Nachnahme-Klebezettel unentgeltlich geliefert werden. Seit 1901 sind die Absender außerdem berechtigt, Postpaketadressen und seit 1902, Briefumschläge, Postkarten usw. mit aufgedrucktem Nachnahmezettel zu verwenden[2]). Seit 1904 ist es ferner den Absendern bei Masseneinlieferungen von Sendungen gegen Rückschein gestattet, die Rückscheine selbst auszufüllen[3]). 1906 wurde den Absendern von Paketen und offenen Karten mit Nachnahme die Berechtigung eingeräumt, den Paketadressen oder Karten das ausgefüllte Formular einer Postanweisung beizufügen, sofern die Befestigung durch Klammern (nicht durch Stecknadeln, Ankleben oder Anheften) erfolgt[4]), und Mitte 1907 diese Bestimmung dahin erweitert, daß die Postanweisung auch durch einen die Verbindung gehörig sichernden haltbaren Falz (aber nur am oberen Rande der Paketadresse oder Karte) befestigt werden kann[5]). Seit Ende 1907 werden den Absendern größerer Mengen von Paketen und offenen Karten mit Nachnahme, die den Sendungen ausgefüllte Postanweisungen beizufügen wünschen, zu diesem Zwecke Formulare zu Nachnahme-Postanweisungen kostenfrei verabfolgt[6]). Der wichtigste Schritt in dieser Beziehung wurde aber erst ganz vor kurzem getan durch die allgemeine Zulassung der Benutzung von Nachnahmepaketadressen und Nachnahmekarten mit anhängender, vom Publikum auszuschreibender Postanweisung und die Einführung entsprechender amtlicher Formulare, deren Vertrieb am 1. Juli 1910 begonnen hat, und deren Benutzung vom 1. Januar 1911 ab zur Bedingung gemacht werden soll[7]). Zu erwähnen ist ferner, daß die 1899 getroffene Einrichtung, wonach es Absendern, die regelmäßig eine größere Anzahl von Postanweisungen aufliefern, gestattet ist, die Postanweisungen mittels Verzeichnisses aufzugeben, 1908 dahin weiter ausgebaut wurde, daß — entsprechend dem Verfahren bei der summarischen Einlieferung von gewöhnlichen Paketen und von Einschreibbriefen — eine im Wege des Durchdrucks hergestellte zweite Ausfertigung des Verzeichnisses als Anlage zum Annahmebuche für Postanweisungen benutzt und so dem Annahmebeamten die Einzeleintragung der Postanweisungen erspart wird[8]). Im Verkehr mit Behörden ist weiter — 1909 — nachgegeben worden, daß die Posteinlieferungsbescheinigung über die von diesen zur Post eingezahlten Postanweisungsbeträge auf dem die Zahlung

[1]) D.V.Z. 1902, S. 372 und 1903, S. 526.
[2]) D.V.Z. 1902, S. 453.
[3]) A.V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.).
[4]) A.V. 54 vom 17. Mai 1906 (A. 1906, S. 109/110).
[5]) A.V. 19 vom 7. März 1907 (A. 1907, S. 55).
[6]) A.V. 116 vom 2. Dezember 1907 (A. 1907, S. 307).
[7]) A.V. 42 vom 15. März 1910 (A. 1910, S. 83 ff.); D.V.Z. 1910, S. 149.
[8]) D.V.Z. 1908, S. 383/384; 1909, S. 21.

bedingenden, am Schalter vorzulegenden Beleg erteilt werden kann[1]). Seit kurzem wird das gleiche Verfahren auch auf die von Behörden eingezahlten Zahlkartenbeträge angewendet[2]). Seit April 1910 ist ferner in Anlehnung an das Verfahren bei der Annahme von Einschreibbriefen, Postanweisungen und gewöhnlichen Paketen eine erweiterte Vorbereitung der Wertbriefe sowie der Einschreib- und Wertpakete für die Einlieferung zur Post im Verkehr mit vertrauenswürdigen Firmen allgemein zugelassen worden[3]). Eine wesentliche Vereinfachung in der Abfertigung des Publikums an den Postschaltern ist vom 1. Juli 1910 ab eingetreten durch die Ausgabe von gestempelten Formularen zu Postanweisungen mit anhängendem, vom Publikum auszufüllendem Posteinlieferungscheine, die für die Einzelauflieferung von Postanweisungen bestimmt sind[4]), sowie durch die kostenlose Lieferung von Blocks (je 100 Stück) zu Posteinlieferungscheinen an geeignete Firmen, denen das Vorschreiben der Scheine so weit überlassen wird, daß der Annahmebeamte nur noch den Postvermerk auszufüllen, den Tagesstempel beizudrücken und bei Wertsendungen das Gewicht anzugeben hat[4]).

Von sonstigen Maßnahmen zur Erleichterung der Einlieferungsbedingungen sind noch hervorzuheben die seit dem 1. April 1900 bestehende Bestimmung, daß außerhalb der Schalterdienststunden neben Einschreibbriefsendungen und gewöhnlichen Paketen auch Einschreibpakete gegen Zahlung einer besonderen Gebühr von 20 Pf. eingeliefert werden können[5]), sowie die Ausdehnung der 1898 für Postbegleiter von Kleinbahnzügen erteilten Ermächtigung zur Annahme gewöhnlicher Pakete an Haltestellen ohne Postanstalt auf die Postbegleiter von Zügen auf Nebenbahnstrecken[6]). Auch gehören hierher noch die vermehrte Anbringung besonderer Briefeinwürfe für die verschiedenen Gattungen von Sendungen oder die Anbringung getrennter Einwürfe für Orts- und Fernsendungen in den Schalterfluren[7]) sowie die weitere Ausdehnung der zuerst 1898 getroffenen Einrichtung, wonach Privatpersonen die Aufstellung von Haus- (Privat-) Briefkasten in ihren Geschäfts- usw. Räumen zur Einlieferung der abgehenden Briefsendungen gegen Erstattung der Selbstkosten für die Hergabe der Kasten und die Einsammlung (mindestens 24 Mark jährlich) beantragen können[8]).

Zur Erleichterung der Aushändigung von Postsendungen wurden vom 1. Juni 1904 ab besondere Postausweiskarten (Karten mit Personenbeschreibung und eingeklebter Photographie) mit einjähriger Gültigkeitsdauer gegen eine Schreibgebühr von 50 Pf. eingeführt[9]), die den bestellenden Boten und den Postausgabebeamten gegenüber als vollgültige Ausweispapiere zu gelten haben. Die Ausstellung derartiger Karten, die ursprünglich nur durch das Postamt erfolgen durfte, in dessen Bezirk der Antragsteller wohnt, kann seit 1908 auch durch jedes andere Postamt geschehen,

---

[1]) A. V. 6 vom 1. Januar 1909 (A. 1909, S. 7).
[2]) A. V. 63 vom 12. April 1910 (A. 1910, S. 113).
[3]) Verfügung des Reichs-Postamts vom 19. April 1910, I. O. 1255.
[4]) A. V. 42 vom 15. März 1910 (A. 1910, S. 83 ff.); D. V. Z. 1910, S. 149.
[5]) A. V. 36 vom 20. März 1900 (A. 1900, S. 143 ff.).
[6]) G. V. 71 vom 19. September 1901; D. V. Z. 1901, S. 440.
[7]) D. V. Z. 1902, S. 4; 1907, S. 357.
[8]) G. V. 24 vom 12. März 1902; D. V. Z. 1900, S. 498; 1902, S. 181.
[9]) A. V. 57 vom 17. Mai 1904 (A. 1904, S. 131/132); D. V. Z. 1904, S. 281.

sofern sich der Antragsteller unzweifelhaft ausweisen kann[1]). Wegen Ausdehnung des Geltungsbereichs der Ausweiskarten auf Österreich, auf das Schutzgebiet Deutsch-Südwestafrika und einzelne andere Länder vgl. S. 463, 467 und 479. Um postlagernde Briefsendungen, die ohne persönliche Adresse eingehen, sogenannte »Chiffrebriefe«, vor der Abholung durch Unbefugte zu schützen, sind ferner die Postanstalten neuerdings angewiesen worden, soweit sie sich mit der Ausgabe von Briefen befassen, auf Wunsch des Publikums besondere Postlagerkarten (Gültigkeitsdauer 1 Monat, Gebühr 25 Pf.) auszustellen[2]). Erleichternde Bestimmungen über den Nachweis der Empfangsberechtigung wurden im übrigen noch getroffen 1900 für Postsendungen an nicht in die Register eingetragene Handelsfirmen und Genossenschaften[3]), 1901 und 1902 für Sendungen an Zweigniederlassungen und Geschäftsagenturen an Orten außerhalb des Hauptniederlassungsorts einer Firma, auch ausländischer Firmen[4]), sowie 1904 für Sendungen an Agenten, Unteragenten usw. ausländischer Versicherungsunternehmungen[5]). Bei der Quittungsleistung über Postsendungen an offene Handelsgesellschaften kann seit 1905, wenn die Firma außer dem Personennamen noch eine auf den Sitz der Gesellschaft oder ihre Erzeugnisse bezügliche Angabe enthält, die Niederschrift auf den Namenteil beschränkt und der Sachteil durch Stempelabdruck wiedergegeben werden[6]). Diese Vergünstigung wurde 1906 auch auf Empfangsbescheinigungen über Postsendungen an Einzelfirmen ausgedehnt[7]).

In den Bedingungen wegen der Einlösung von Postaufträgen und Nachnahmen trat 1900 die erleichternde Vorschrift in Kraft, daß Postaufträge mit dem Vermerke »Sofort zum Protest«, soweit nicht etwa der Vorzeigetag bereits verstrichen ist, nicht mehr sofort nach der ersten vergeblichen Vorzeigung oder nach dem ersten vergeblich gebliebenen Versuche der Vorzeigung zur Protesterhebung weiterzugeben, sondern noch bis zum Schlusse der Schalterdienststunden an dem betreffenden Tage bei der Postanstalt zur Einlösung bereitzuhalten sind[3]). Diese Bestimmung wurde 1904 dahin erweitert, daß auch solche Postaufträge und ebenso Nachnahmesendungen, die nach vergeblicher Vorzeigung usw. bestimmungsgemäß zurückgesandt werden müssen, an dem betreffenden Tage bis zum Schlusse der Schalterdienststunden noch nachträglich bei den Postanstalten eingelöst werden können[8]). Seit dem 1. Januar 1901 wird außerdem in solchen Fällen, in denen Postaufträge mit dem Vermerke »Sofort zum Protest« durch besondere Boten vorgezeigt oder weitergegeben werden, hierfür Eilbotenlohn nicht mehr gefordert[9]).

Der Zeitungsdienst erfuhr vom 1. Januar 1901 ab in Verbindung mit der Neuregelung der Zeitungsgebühren noch dadurch eine grundlegende Ausgestaltung, daß den Verlegern gestattet wurde, außer der Überweisung von Tausch- und Freiexemplaren im beschränkten Umfang auch die Überweisung von Exemplaren für sogenannte gewonnene Bezieher im

---

1) A. V. 62 vom 30. Mai 1908 (A. 1908, S. 171); D. V. Z. 1908, S. 335.
2) A. V. 42 vom 15. März 1910 (A. 1910, S. 83 ff.); D. V. Z. 1910, S. 149.
3) A. V. 36 vom 20. März 1900 (A. 1900, S. 143 ff.).
4) A. V. 73 vom 28. Juni 1901 (A. 1901, S. 264); G. V. 19 vom 1. März 1902.
5) A. V. 43 vom 8. April 1904 (A. 1904, S. 107).
6) A. V. 57 vom 12. Juli 1905 (A. 1905, S. 157); D. V. Z. 1905, S. 354.
7) A. V. 110 vom 12. Oktober 1906 (A. 1906, S. 265); D. V. Z. 1906, S. 513.
8) A. V. 34 und 35 vom 15. März 1904 (A. 1904, S. 85 und 86/87); D. V. Z. 1904, S. 193.
9) A. V. 174 vom 18. Dezember 1900 (A. 1900, S. 515 ff.).

unbeschränkten Umfang anzumelden[1]). Dieses Verfahren hat inzwischen eine solche Ausdehnung angenommen, daß — wie wir später bei dem Abschnitt über Vereinfachungen im inneren Dienste sehen werden — wiederholt Maßnahmen getroffen werden mußten, um den Postanstalten die ordnungsmäßige Wahrnehmung der damit verbundenen Dienstgeschäfte zu ermöglichen. Wichtig war ferner die Zulassung von Zeitungsbestellungen für jeden einzelnen Monat der regelmäßigen Bezugszeit[1]).

Die Grenze, bis zu der Sendungen mit Wertangabe im Ortsbestellbezirke der Postanstalten in der Regel durch die bestellenden Boten abzutragen sind, wurde im April 1900 von 3000 auf 6000 Mark[2]) und die gleichartige Grenze für durch Eilboten abzutragende Wertsendungen vom 1. Januar 1901 ab von 800 auf 3000 Mark erhöht[3]). Seit Dezember 1905 kann die Bestellung von Eilsendungen auch durch Posthilfstelleninhaber erfolgen, sofern dadurch eine Beschleunigung in der Aushändigung der Sendungen erreicht wird[4]). Die bei den Postagenturen eingezahlten Postanweisungen nach dem eigenen Bestellbezirke werden seit Oktober 1906 ausgezahlt, bevor sie der Abrechnungs-Postanstalt zur Buchung im Einnahmebuche zugeführt werden[5]). Um auch sonst die pünktliche Auszahlung von Postanweisungsbeträgen bei den Postagenturen sicherzustellen, wurden die Abrechnungs-Postanstalten ebenfalls 1906 angewiesen, mit den Postanweisungen den Postagenturen auch ohne besonderen Antrag gleichzeitig Barzuschüsse zu überweisen, wenn sich erkennen läßt, daß es bei der Postagentur an Mitteln zur Auszahlung fehlen wird[5]). Seit dem 1. Juli 1907 findet die Aushändigung der mit Wohnungsangabe versehenen Postsendungen und gegen Entrichtung des Bestellgeldes auch der im Postwege bezogenen Zeitungen an alle außerhalb der Kasernen und Massenquartiere wohnenden Soldaten bis zum Feldwebel oder Wachtmeister einschließlich aufwärts nicht mehr durch die abholenden Truppenteile usw., sondern durch die bestellenden Boten statt[6]). Bahnhofsbriefe können seit dem 1. Januar 1901 auch unmittelbar am Bahnpostwagen in Empfang genommen werden[3]). Den Empfängern von telegraphischen Postanweisungen wird seit März 1900 außer dem Barbetrag auch ein Postanweisungsabschnitt ausgehändigt, den die Bestimmungs-Postanstalt auszustellen hat, und auf den der Name usw. des Absenders, der Betrag der Postanweisung, der Tag der Einzahlung und u. U. die besonderen Mitteilungen aus dem Überweisungstelegramme zu übertragen sind[7]). Zur Erleichterung der Aushändigung von Paketen mit lebenden Tieren wurde 1905 die Bestimmung getroffen, daß beim Eingange derartiger Sendungen, wenn nicht sofort eine Paketbestellung anschließt, die Empfänger, soweit als angängig, je nach Lage des Falles schriftlich, mündlich oder durch Fernsprecher vom Vorliegen der Sendung zu benachrichtigen sind; u. U. können die Sendungen auch durch Eilboten abgetragen werden[8]). Seit dem 1. Januar 1901 ist auch das Verfahren bei Benach-

---

1) D. V. Z. 1900, S. 523/524.
2) A. V. 56 vom 19. April 1900 (A. 1900, S. 195).
3) A. V. 174 vom 18. Dezember 1900 (A. 1900, S. 515 ff.).
4) A. V. 120 vom 2. Dezember 1905 (A. 1905, S. 251/252); D. V. Z. 1905, S. 597.
5) A. V. 112 vom 20. Oktober 1906 (A. 1906, S. 267 ff.).
6) A. V. 57 vom 14. Juni 1907 (A. 1907, S. 143); D. V. Z. 1907, S. 348.
7) A. V. 45 vom 27. März 1900 (A. 1900, S. 159/160).
8) A. V. 61 vom 26. Juli 1905 (A. 1905, S. 167) und A. V. 81 vom 6. Juli 1906 (A. 1906, S. 189); D. V. Z. 1906, S. 363.

richtigung des Absenders über eingegangene Unbestellbarkeitsmeldungen und für die Abgabe der Erklärung des Absenders hierzu wesentlich vereinfacht worden[1]).

Von sonstigen Erleichterungen in den Bedingungen über die Benutzung der Posteinrichtungen sind noch als wichtig hervorzuheben die Einziehung von Zeitungsgeldern durch das Bestellpersonal und die Auszahlung von Rentenbeträgen durch die Landbriefträger. Das Verfahren, wonach die Einziehung der Zeitungsgelder vor dem jedesmaligen Beginne der neuen Bezugszeit durch die bestellenden Boten erfolgt und auch sonst dem Publikum gestattet ist, die Einziehung von Zeitungsgeldern durch die Briefträger zu beantragen, wurde im Frühjahr 1900 zunächst versuchsweise in einzelnen Ober-Postdirektionsbezirken und sodann Ende 1900 endgültig allgemein eingeführt[2]). Seit 1908 sind auch die Verleger berechtigt, unter Einsendung der Bestellung des künftigen Beziehers die Einziehung von Zeitungsgeld durch das Bestellpersonal zu verlangen[3]). Das Verfahren hat sich für das Publikum wie für die Postbetriebstellen als gleich vorteilhaft erwiesen. Die Auszahlung von Rentenbeträgen an Empfänger, die im Landbestellbezirke wohnen, durch Vermittlung der Landbriefträger wurde zuerst im Januar 1901 versuchsweise und nur für einmalige Zahlungen an Unfallentschädigungen eingeführt[4]). Noch im Oktober 1901 erfolgte dann die Ausdehnung dieses Verfahrens auf einmalige Beträge an Invalidenbezügen sowie ferner auf die Zahlung von fortlaufenden Rentenbezügen in solchen Fällen, in denen die Empfänger wegen ihres körperlichen Zustandes usw. zur persönlichen Abhebung der Rentenbeträge bei der Postanstalt unfähig sind und die Beträge auch nicht durch Familienangehörige abheben lassen können[5]).

Schließlich sei noch erwähnt, daß auch in der Benutzung der Personenposten mehrfach Erleichterungen eingetreten sind, so u. a. 1901 durch die Erhöhung des Alters, bis zu dem u. U. ein Kind unentgeltlich und zwei Kinder für das einfache Personengeld befördert werden können, von 8 auf 10 Jahre[6]), und Anfang 1910 durch Neuaufnahme der Bestimmung, daß den Reisenden das Besteigen und Verlassen der Postwagen außer bei den Postanstalten und den Haltestellen auch an beliebiger Stelle gestattet werden kann, soweit dies unbeschadet der Sicherheit und Pünktlichkeit der Posten angängig erscheint[7]). Seit 1904 sind auch im größeren Umfange Versuche mit der Beheizung von Personenpostwagen durch Glühsteine angestellt worden[8]).

### 2. Wechselverkehr.

Bei dem Wechselverkehr haben wir zu unterscheiden den deutschen Wechselverkehr (Verkehr des Reichs-Postgebiets mit Bayern und Württemberg und Verkehr dieser beiden Staaten untereinander) und den außerdeutschen Wechselverkehr (Verkehr der deutschen Postgebiete mit Österreich-Ungarn, einschließlich Bosnien-Herzegowina und Liechtenstein).

Im deutschen Wechselverkehr haben, da nach der Verfassung nur die reglementarischen und Tarifbestimmungen für den inneren Verkehr innerhalb Bayerns und Württembergs diesen Staaten vorbehalten sind, die

[1]) A. V. 174 vom 18. Dezember 1900 (A. 1900, S. 515 ff.).
[2]) D. V. Z. 1900, S. 126 und 549; 1901, S. 343/344.
[3]) A. V. 54 vom 29. April 1908 (A. 1908, S. 153).
[4]) A. V. 9 vom 18. Januar 1901 (A. 1901, S. 64/65).
[5]) A. V. 114 vom 17. Oktober 1901 (A. 1901, S. 397 ff.).
[6]) A. V. 36 vom 20. März 1900 (A. 1900, S. 143 ff.).
[7]) A. V. 6 vom 14. Januar 1910 (A. 1910, S. 9/10); vgl. auch D. V. Z. 1909, S. 88.
[8]) D. V. Z. 1905, S. 308/309.

postgesetzlichen Bestimmungen sowie die Vorschriften der vom Reichskanzler erlassenen Postordnung Anwendung zu finden[1]). Infolgedessen gelten die vorstehend im Teile 1 aufgeführten Ermäßigungen der Taxen und Gebühren und Erleichterungen in den Versendungsbedingungen durchweg auch im deutschen Wechselverkehr. Von den Erleichterungen in den sonstigen Bedingungen für die Benutzung der Posteinrichtungen ist hervorzuheben, daß der Post-Überweisungs- und Scheckdienst bei seiner Einführung (vgl. S. 447) von vornherein durch besondere Vereinbarung auch auf den Verkehr mit Bayern und Württemberg ausgedehnt worden ist. (Bei dem Postprotestdienste war dies ohne weiteres der Fall, weil seine Zulassung im Wege der Reichsgesetzgebung und seine Regelung im Wege einer Änderung der Postordnung erfolgte.) Von besonderer Wichtigkeit war ferner noch die am 1. April 1902 zustande gekommene Einführung gemeinsamer Postwertzeichen für das Reichs-Postgebiet und Württemberg[2]), die namentlich aus den Kreisen der Handel- und Gewerbetreibenden lebhaft begrüßt wurde (vgl. hierüber Archiv 1902, S. 303 ff.).

Bezüglich des außerdeutschen Wechselverkehrs sollen hier nur solche Verbesserungen und Vereinfachungen aufgeführt werden, die überhaupt nicht oder wenigstens nicht gleichzeitig auch im übrigen Auslandsverkehr Eingang gefunden haben. Nach diesem Gesichtspunkt ist in erster Linie zu erwähnen, daß die Ermäßigung der Taxe für Briefe von mehr als 15 bis 20 g vom 1. April 1900 ab zugleich mit ihrer Einführung im inneren deutschen Verkehr (vgl. S. 447) auch im gesamten Wechselverkehr Geltung erlangte[3]). Unter den Erleichterungen in den Versendungsbedingungen sei hervorgehoben, daß im außerdeutschen Wechselverkehr seit August 1900 die Beförderung von Postkarten mit Bilderschmuck und Aufklebungen auf der Rückseite[4]) und seit dem 1. Oktober 1900 die Einlieferung von Flüssigkeits- usw. Proben in Wellpapp-Packungen[5]) zugelassen ist, sowie daß die Übermittlung von Postanweisungsbeträgen seit 1903 auch im Verkehr mit Bosnien-Herzegowina u. U. telegraphisch erfolgen kann[6]). Ferner wurden die für den inneren deutschen und den übrigen Auslandsverkehr 1901 getroffenen erleichternden Bestimmungen hinsichtlich der Versendung von Zelluloidwaren (s. S. 453 und S. 477) 1902[7]) und die Bestimmungen über die Versendung von Zündhütchen usw. (s. S. 453) vom 1. Oktober 1907 ab auf den Verkehr mit Österreich-Ungarn ausgedehnt[8]). Weiter ist seit dem 1. November 1905 im außerdeutschen Wechselverkehr die nachträgliche Beibringung von Frankozetteln nachgegeben, d. h. den Absendern von Paketen gestattet worden, die Erklärung, daß sie die Zollgebühren usw. für eine Sendung tragen wollen, auch nachträglich (nach Absendung des Pakets) abzugeben[9]).

[1]) Aschenborn: Das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871. Berlin. Julius Springer. 1908, S. 19. Anm. 35.

[2]) A.V. 11 und 22 vom 20. Februar und 9. März 1902 (A. 1902, S. 31/32 und 51 ff.); G.V. 27 vom 21. März 1902; D.V.Z. 1901, S. 489/490, 517 u. 549/550; 1902, S. 139/140.

[3]) A.V. 37 vom 21. März 1900 (A. 1900, S. 149).

[4]) A.V. 118 vom 29. August 1900 (A. 1900, S. 367).

[5]) A.V. 126 vom 17. September 1900 (A. 1900, S. 393); A.V. 82 vom 18. Juli 1901 (A. 1901, S. 299/300).

[6]) A.V. 62 vom 20. Juli 1903 (A. 1903, S. 159); D.V.Z. 1903, S. 376.

[7]) A.V. 52 vom 28. Mai 1902 (A. 1902, S. 111).

[8]) A.V. 83 vom 10. September 1907 (A. 1907, S. 211 ff.).

[9]) A.V. 95 vom 21. Oktober 1905 (A. 1905, S. 213); D.V.Z. 1905, S. 566.

Von den Erleichterungen in den sonstigen Bedingungen für die Benutzung der Posteinrichtungen im außerdeutschen Wechselverkehr ist bei weitem am wichtigsten die Einführung des wechselseitigen Post-Überweisungs- und Giro-Verkehrs vom 1. Februar 1910 ab[1]) sowie die 1907 erfolgte Ausdehnung des Geltungsbereichs der in Deutschland ausgestellten Postausweiskarten (vgl. S. 458/459) auf das gesamte Gebiet der österreichischen Monarchie[2]). Seit dem 1. November 1903 unterliegen ferner die im deutsch-österreichischen Wechselverkehr bei den Grenz-Bahnposten aufgelieferten Briefsendungen einer vereinfachten Behandlung, die es ermöglicht hat, die Briefkasten der Bahnpostwagen beim Übergang auf fremdes Gebiet allgemein offen zu halten[3]). Schließlich sei noch darauf hingewiesen, daß die Reichs-Postverwaltung seit dem 1. Juli 1909 bei Paketen mit Frankozettel aus Österreich-Ungarn auf Verlangen der Absender auch die Erhebung der Beschwerde übernimmt, wenn die Zolltarifierung nach einer anderen als der vom Absender in der Zoll-Inhaltserklärung angegebenen Tarifstelle erfolgt[4]).

### 3. Verkehr mit den Schutzgebieten und den deutschen Postanstalten im Auslande sowie mit den im Auslande stationierten deutschen Kriegschiffen.

Im Postverkehr Deutschlands mit seinen Schutzgebieten und den deutschen Postanstalten im Auslande sowie im Briefverkehr mit den im Auslande stationierten deutschen Kriegschiffen (Marinebriefverkehr)[5]) sind im letzten Jahrzehnte Verbesserungen im großen Umfang eingetreten, und zwar neben mehrfachen Taxermäßigungen namentlich zahlreiche Erleichterungen in den Versendungsbedingungen. Da diese beiden Gruppen von Verbesserungen bei dem über die engeren Grenzen der Heimat hinausgehenden Verkehr naturgemäß noch viel häufiger ineinander übergreifen als beim Inlandsverkehr, weil auf die Taxen vielfach, vor allem beim Paketverkehr, die Beförderungsbedingungen der fremden Verwaltungen, der Schiffsgesellschaften usw. von Einfluß sind, so sollen sie hier wie in dem nachfolgenden Abschnitt (Auslandsverkehr) nebeneinander behandelt werden.

An die Spitze zu stellen ist die Ausdehnung der im Kolonial- und Marinebriefverkehr[5]) zuerst 1899 eingeführten und im allgemeinen den Inlandssätzen entsprechenden ermäßigten Taxen (vgl. Archiv 1899, S. 836/837) seit März 1900 auf den Verkehr mit Samoa[6]), seit November 1907 auf den Verkehr mit den deutschen Postanstalten in Marokko[7]) und vom 1. Juli 1908 ab auf den Verkehr mit den deutschen Postanstalten in China[8]). Ferner wurde vom 1. Februar 1900 ab im Kolonial- und Kriegschiffsverkehr das Meistgewicht für Drucksachen von 1 kg auf 2 kg erhöht

[1]) A.V. 10 vom 20. Januar 1910 (A. 1910, S. 21/22); D.V.Z. 1909, S. 528 und 548; 1910, S. 31 ff.

[2]) A.V. 65 vom 1. Juli 1907 (A. 1907, S. 165).

[3]) A.V. 90 vom 23. Oktober 1903 (A. 1903, S. 213).

[4]) A. V. 64 vom 24. Mai 1909 (A. 1909, S. 129/130).

[5]) Unter Briefverkehr ist hierbei nicht nur die Beförderung von Briefen im engeren Sinne, sondern die Beförderung von Briefsendungen jeder Art, also auch von Postkarten, Drucksachen usw., zu verstehen.

[6]) A.V. 38 vom 21. März 1900 (A. 1900, S. 150).

[7]) A.V. 106 vom 8. November 1907 (A. 1907, S. 291); Archiv 1907, S. 750; D.V.Z. 1907, S. 554.

[8]) A.V. 65 vom 12. Juni 1908 (A. 1908, S. 177); D.V.Z. 1908, S. 353/354.



unter Festsetzung der Gebühr für die mehr als 1 kg schweren Drucksachen auf 60 Pf.[1]). Die Erhöhung der Gewichtsgrenze für einfache Briefe von 15 auf 20 g fand im Kolonial- und Marinebriefverkehr vom 1. April 1900 ab statt, also zusammen mit ihrer Einführung im inneren und im Wechselverkehr (vgl. S. 447 und S. 462)[2]). Von dem gleichen Zeitpunkt ab wurden im Kolonial- und Kriegschiffsverkehr Geschäftspapiere, und zwar bis zum Meistgewichte von 2 kg, und die Vereinigung von Drucksachen, Warenproben und Geschäftspapieren bis zum Gewichte von 2 kg zugelassen, im Verkehr mit den Kriegschiffen jedoch mit der Einschränkung, daß nur die Vereinigung von Drucksachen und Geschäftspapieren zu einer Sendung, nicht auch die Beifügung von Warenproben gestattet ist[3]). Die Versendung von Warenproben ist im Verkehr mit den Kriegschiffen überhaupt nicht statthaft. Eine wesentliche Erleichterung für den Marinebriefverkehr besteht ferner darin, daß seit dem 1. November 1901 solche unfrankierte und unzureichend frankierte Briefsendungen an die Mannschaften der Kriegschiffe, deren Rückgabe an die Absender nicht gelingt, vom Marine-Postbureau in Berlin unmittelbar an die Marine-Schiffsposten übersandt werden, während sie vordem von der Aufnahme in die Kartenschlüsse auf die Kriegschiffe ausgeschlossen waren und den Empfängern nur auf dem gewöhnlichen Postwege zugeführt werden konnten. Diese Vergünstigung hat für die Empfänger den Vorteil gebracht, daß sie das Porto für derartige Sendungen nur noch nach den niedrigen Inlandsätzen, statt bisher nach den erheblich höheren Taxen des Weltpostvereins, zu zahlen haben[4]).

Von Verbesserungen, die zum nämlichen Zeitpunkte gleichmäßig für alle Schutzgebiete zur Einführung kamen, seien noch erwähnt: die vom 1. Januar 1901 ab eingetretene Beseitigung der Zeitungs-Transitgebühren im Kolonialverkehr (früher 50 und 60 Pf. vierteljährlich für das jedesmalige Erscheinen in der Woche, also z. B. für eine wöchentlich sechsmal erscheinende Zeitung 3 Mark und 3 Mark 60 Pf. im Vierteljahr)[5]) und die Befreiung der portopflichtigen Dienstbriefe im Verkehr mit den deutschen Schutzgebieten sowie der Schutzgebiete untereinander vom Zuschlagporto seit März 1905[6]). Die Zeitungs-Transitgebühren kamen später — vom 1. Januar 1909 ab — auch im Verkehr mit den deutschen Postanstalten in China in Wegfall. Bei den deutschen Postanstalten in Marokko werden ebenfalls Zeitungs-Transitgebühren nicht erhoben[7]).

Unter den Verbesserungen, die nur bestimmte Gattungen von Versendungsgegenständen und nur einzelne Schutzgebiete oder einzelne Gruppen von deutschen Postanstalten im Auslande betreffen, sind die folgenden hervorzuheben.

Neu zugelassen wurde die Versendung von Briefen und Kästchen mit Wertangabe bis 8000 Mark im Februar 1900 im Verkehr mit dem deutschen Postamt in Constantinopel[8]), vom 1. Mai 1900 ab (auch mit

[1]) A.V. 14 vom 20. Januar 1900 (A. 1900, S. 39).
[2]) A.V. 37 und 39 vom 21. und 22. März 1900 (A. 1900, S. 149/150).
[3]) A.V. 39 vom 22. März 1900 (A. 1900, S. 150).
[4]) D.V.Z. 1902, S. 199/200.
[5]) D.V.Z. 1900, S. 538; G.V. 103 vom 13. Dezember 1900.
[6]) A.V. 24 vom 25. März 1905 (A. 1905, S. 51/52).
[7]) D.V.Z. 1908, S. 353/354.
[8]) A.V. 21 vom 7. Februar 1900 (A. 1900, S. 101/102).

Nachnahme bis 800 Mark) im Verkehr mit den deutschen Postanstalten in Beirut, Jaffa, Jerusalem und Smyrna[1]), vom 1. April 1901 ab (ebenfalls auch mit Nachnahme bis 800 Mark) im Verkehr mit den an der Küste gelegenen Postanstalten Deutsch-Ostafrikas[2]), vom 1. Mai 1901 ab (unter gleichzeitiger Zulassung der Wertangabe bis zu demselben Betrage bei Postpaketen) im Verkehr mit den deutschen Postanstalten in Marokko[3]), vom 15. Oktober 1905 ab (unter gleichzeitiger Zulassung der Wertangabe bis zu demselben Betrage bei Postpaketen und bei Postfrachtstücken im Gewichte bis 10 kg) im Verkehr mit Togo[4]) und vom April 1909 ab (vom August 1909 ab auch Zulassung von Wertangabe bis zu demselben Betrage bei Paketen bis 5 kg) im Verkehr mit Lüderitzbucht (Deutsch-Südwestafrika)[5]), sowie ferner die Versendung von Briefen mit Wertangabe bis 2400 Mark vom 1. Januar 1909 ab im Verkehr mit den Karolinen, Marianen, Marshall- und Palau-Inseln[6]) und vom 1. August 1909 ab im Verkehr mit Deutsch-Neuguinea[7]).

Im Postanweisungsdienste gelten seit dem 1. Mai 1900 im Verkehr mit Deutsch-Neuguinea, Deutsch-Ostafrika, Deutsch-Südwestafrika, Kamerun, Kiautschou, Samoa und Togo dieselben Gebühren wie im inneren deutschen Verkehr (jedoch unter Aufrechterhaltung der ermäßigten Gebühr von 10 Pf. für Postanweisungen bis einschließlich 15 Mark an Mannschaften der Besatzungstruppen im Verkehr mit Kiautschou)[8]). Seit dem 1. Juli 1900 nehmen außer Tanger auch die anderen deutschen Postanstalten in Marokko am Postanweisungsdienste teil[9]). Neu zugelassen sind Postanweisungen bis 800 Mark seit Juni 1901 im Verkehr mit den Karolinen-Inseln[10]), seit März 1903 im Verkehr mit Jaluit (Marshall-Inseln)[11]), seit August 1905 im Verkehr mit den Marianen[12]) und seit Mai 1908 im Verkehr mit den Palau-Inseln[13]). Der Meistbetrag für Postanweisungen wurde im Verkehr mit Samoa im April 1902[14]) und im Verkehr mit Deutsch-Neuguinea im Januar 1904[15]) von 400 auf 800 Mark erhöht.

Der Postauftragsdienst wurde neu eingeführt im April 1900 unter Festsetzung des Höchstbetrags der einzuziehenden Summe auf 800 Mark im Verkehr mit den deutschen Postämtern in Beirut, Jaffa, Jerusalem und Smyrna[16]).

Im Paketdienste trat vom 1. Februar 1900 ab eine wesentliche Ermäßigung des Portos für Postpakete im Verkehr mit Deutsch-Neuguinea, Deutsch-Ostafrika, Deutsch-Südwestafrika, Kiautschou, Apia, Schanghai und Tientsin ein, namentlich durch Einführung einer neuen billigen Portostufe für Pakete bis zum Gewichte von 1 kg[17]). Neu zugelassen wurde im Januar 1900 der Austausch von Postpaketen und Postfrachtstücken bis zum Gewichte von

---

[1]) A. V. 58 vom 21. April 1900 (A. 1900, S. 196).
[2]) A. V. 37 vom 23. März 1901 (A. 1901, S. 139/140).
[3]) A. V. 45 vom 19. April 1901 (A. 1901, S. 175/176).
[4]) A. V. 84 vom 30. September 1905 (A. 1905, S. 203).
[5]) A. V. 52 und 108 vom 20. April und 26. August 1909 (A. 1909, S. 101 und 241).
[6]) A. V. 135 vom 5. Dezember 1908 (A. 1908, S. 328).
[7]) A. V. 87 vom 6. Juli 1909 (A. 1909, S. 241).
[8]) A. V. 63 vom 26. April 1900 (A. 1900, S. 205).
[9]) A. V. 81 vom 18. Juni 1900 (A. 1900, S. 251).
[10]) A. V. 66 vom 5. Juni 1901 (A. V. 1901, S. 233).
[11]) A. V. 22 vom 14. März 1903 (A 1903, S. 73).
[12]) A. V. 67 vom 15. August 1905 (A. 1905, S. 177).
[13]) A. V. 63 vom 23. Mai 1908 (A 1908, S. 171).
[14]) A. V. 40 vom 18. April 1902 (A. 1902, S. 89).
[15]) A. V. 10 vom 18. Januar 1904 (A. 1904, S. 13).
[16]) A. V. 55 vom 14. April 1900 (A. 1900, S. 191/192).
[17]) A. V. 13 vom 16. Januar 1900 (A. 1900, S. 28).

10 kg auf dem Wege über Hamburg oder Constantza (Rumänien) — auch mit Nachnahme bis 800 Mark — im Verkehr mit dem deutschen Postamt in Constantinopel[1]). Eine weitere Ausgestaltung erfuhr dieser Verkehr durch die Erhöhung des zulässigen Meistgewichts für Postfrachtstücke, und zwar für die über Constantza geleiteten Sendungen auf 50 kg im Februar 1900[2]) und für die über Hamburg geleiteten Sendungen zunächst auf 20 kg im Oktober 1902[3]), und später ebenfalls auf 50 kg vom 1. Juli 1908 ab[4]). Auch nach dem deutschen Postamt in Smyrna ist seit dem Februar 1906 die Versendung von Postfrachtstücken bis zum Gewichte von 50 kg (und zwar ebenfalls mit Nachnahme bis 800 Mark sowie mit unbegrenzter Wertangabe) zulässig[5]). Neu eingeführt wurde ferner im Juli 1900 der Postpaketdienst (für Postpakete ohne Wertangabe und ohne Nachnahme bis zum Gewichte von 5 kg) im Verkehr mit den deutschen Schutzgebieten der Karolinen-, Marianen-, Palau- und Marshall-Inseln[6]). Auch die Versendung von Postfrachtstücken im Gewichte von mehr als 5 bis 10 kg ist seit Oktober 1900 im Verkehr mit den eben genannten Gebieten sowie mit Deutsch-Neuguinea[7]) und seit Juni 1906 im Verkehr mit Samoa[8]) zugelassen. Im Oktober 1900 trat gleichzeitig eine Ermäßigung der Taxen für Postfrachtstücke im Gewichte von mehr als 5 bis 10 kg im Verkehr mit den übrigen deutschen Schutzgebieten sowie mit den deutschen Postanstalten in China und Marokko ein[7]). Im Verkehr mit mehreren am Viktoria-See gelegenen Postagenturen Deutsch-Ostafrikas wurde im August 1908 der Austausch von Postpaketen und Postfrachtstücken auf dem direkten Wege über Mombassa und die englische Ugandabahn zugelassen[9]). Schließlich ist es ganz kürzlich gelungen, den Weg über Sibirien für den Austausch von Postpaketen bis zum Gewichte von 5 kg (ohne Wertangabe oder mit Wertangabe bis 2400 Mark) zwischen Deutschland und sämtlichen Orten mit deutschen Postanstalten in China einschließlich des Schutzgebiets von Kiautschou nutzbar zu machen[10]).

Der Nachnahmedienst erfuhr im Verkehr mit den Schutzgebieten und den deutschen Postanstalten im Ausland im letzten Jahrzehnte noch die folgenden, vorstehend noch nicht erörterten Erweiterungen. Neu zugelassen wurde die Einziehung von Nachnahmen bis 800 Mark im Verkehr mit den deutschen Postanstalten in China (einschließlich Kiautschou) bei Paketen bis zum Gewichte von 10 kg vom 1. Januar 1900 ab[11]) und bei Einschreibbriefsendungen im November 1900[12]), im Verkehr mit den deutschen Postämtern in Beirut, Jaffa, Jerusalem und Smyrna bei Einschreibbriefsendungen im April 1900[13]) und bei Paketen bis zum Gewichte von 10 kg im Oktober 1900[14]), im Verkehr mit Togo und Deutsch-Ostafrika bei Einschreibbriefsendungen im Dezember 1900[15]), ferner gleichzeitig bei Einschreibbriefsendungen und bei

---

[1]) A.V. 15 vom 17. Januar 1900 (A. 1900, S 40).
[2]) A.V. 21 vom 7. Februar 1900 (A. 1900, S. 101/102).
[3]) A.V. 116 vom 17. Oktober 1902 (A. 1902, S. 227).
[4]) A.V. 68 vom 17. Juni 1908 (A. 1908, S. 184).
[5]) A.V. 14 vom 16. Februar 1906 (A. 1906, S. 31).
[6]) A.V. 103 vom 31. Juli 1900 (A. 1900, S. 333).
[7]) A.V. 135 vom 5. Oktober 1900 (A. 1900, S. 423).
[8]) A.V. 69 vom 15. Juni 1906 (A. 1906, S. 161).
[9]) A.V. 91 vom 25. August 1908 (A. 1908, S. 252); D.V.Z. 1908, S. 467.
[10]) A.V. 56 vom 6. April 1910 (A. 1910, S. 103).
[11]) A.V. 121 vom 15. Dezember 1899 (A. 1899, S. 409).
[12]) A.V. 159 vom 23. November 1900 (A. 1900, S 478).
[13]) A V. 55 vom 14 April 1900 (A. 1900, S. 191/192).
[14]) A.V. 146 vom 22 Oktober 1900 (A. 1900, S. 416).
[15]) A.V. 171 vom 10. Dezember 1900 (A. 1900, S. 508).

Paketen bis zum Gewichte von 10 kg im Verkehr mit den deutschen Postanstalten in Marokko im Dezember 1900[1]) und im Verkehr mit Kamerun und Deutsch-Südwestafrika im Januar 1901[2]), bei Paketen bis zum Gewichte von 10 kg im Verkehr mit den Marshall-Inseln im Juli 1903[3]), sowie bei Briefen und Kästchen mit Wertangabe im Verkehr mit den deutschen Postanstalten in China und mit den Schutzgebieten in Kamerun und Kiautschou im April 1901[4]). Auch im Verkehr mit Deutsch-Neuguinea fand der Nachnahmedienst (bei Einschreibbriefen, Postpaketen und Postfrachtstücken bis zum Gewichte von 10 kg) vom 1. August 1901 ab und im Verkehr mit Samoa (bei Einschreibbriefen und Postpaketen) im Februar 1902 Eingang, jedoch in beiden Fällen vorläufig unter Beschränkung des Höchstbetrags der zulässigen Nachnahme auf 400 Mark[5]). Die Erhöhung des Meistbetrags von 400 auf 800 Mark erfolgte dann im Verkehr mit Samoa schon im April 1902[6]) und im Verkehr mit Deutsch-Neuguinea im Januar 1904[7]).

Nicht unerwähnt darf schließlich bleiben, daß die Versendungsbedingungen im Verkehr mit den deutschen Schutzgebieten und den am meisten mit deutschen Postanstalten ausgestatteten fremden Ländern China und Marokko fortgesetzt durch Einrichtung neuer Postanstalten sowie durch Erweiterung der Annahme- usw. Befugnisse der schon vorhandenen Postanstalten, von denen im vorhergehenden nur die wichtigsten erwähnt werden konnten, verbessert worden sind.

Von den Erleichterungen in den sonstigen Bedingungen für die Benutzung der Posteinrichtungen sind hervorzuheben: die Zulassung der Anmeldung von Zeitungsbestellungen für gewonnene Bezieher und von Tausch- und Freiexemplaren durch die Verleger für den Verkehr nach den Schutzgebieten vom 1. Januar 1902 ab[8]), die Zulassung der Überweisung von Zeitungen und Zeitschriften im Verkehr zwischen Deutschland und den Schutzgebieten von dem gleichen Zeitpunkt ab[8]) und im Verkehr zwischen Deutschland und den deutschen Postanstalten im Ausland, im Verkehr dieser Postanstalten untereinander und mit den Postanstalten in den deutschen Schutzgebieten vom 1. Januar 1908 ab[9]), sowie die Ausdehnung des Geltungsbereichs der Postausweiskarten (vgl. S. 458/459) auf das Schutzgebiet Deutsch-Südwestafrika im Oktober 1908[10]).

#### 4. Sonstiger Auslandsverkehr.

Aus den zahlreichen Verbesserungen im Postverkehr mit dem sonstigen Auslande heben sich durch ihre Bedeutung die nachstehenden ganz besonders hervor:

die Einführung der Portosätze und Gewichtsstufen des inneren deutschen Verkehrs für Briefsendungen aller Art im Verkehr mit Luxemburg vom 1. Oktober 1902 ab[11]),

---

1) A.V 166 vom 4. Dezember 1900 (A. 1900, S. 494).
2) A.V. 12 vom 29. Januar 1901 (A. 1901, S. 83).
3) D.V.Z. 1903, S. 344.
4) A.V. 41 vom 10. April 1901 (A. 1901, S. 163).
5) A.V. 86 vom 20. Juli 1901 (A. 1901, S. 318) und A.V. 17 vom 18. Februar 1902 (A. 1902, S. 41).
6) A.V. 40 vom 18. April 1902 (A. 1902, S. 89).
7) A.V. 10 vom 18. Januar 1904 (A. 1904, S. 13).
8) D.V.Z. 1901, S. 526
9) A.V. 115 vom 1. Dezember 1907 (A. 1907, S. 307).
10) A.V. 113 vom 24. Oktober 1908 (A. 1908, S. 287).
11) A.V. 103 vom 19. September 1902 (A. 1902, S. 207); D.V.Z. 1902, S. 450/451.

die Ermäßigung des Weltbriefportos und die Zulassung internationaler Antwortscheine auf Grund der Beschlüsse des Weltpostkongresses in Rom vom 1. Oktober 1907 ab[1]), und

die Einführung des Zehnpfennig-Briefportos im deutsch-amerikanischen Verkehr vom 1. Januar 1909 ab[2]).

Das Weltbriefporto wurde durch die Beschlüsse des Weltpostkongresses in Rom in zweifacher Beziehung ermäßigt, einerseits durch Erhöhung der bei der Portoberechnung zugrunde zu legenden Gewichtstufen von 15 auf 20 g, anderseits durch Herabsetzung des Portos für die auf die erste Gewichtstufe folgenden Stufen von 25 auf 15 cts[3]). Für die Briefe aus Deutschland trat noch eine weitere Verbilligung dadurch ein, daß die Reichs-Postverwaltung den Gegenwert für 15 cts auf 10 Pf. festsetzte[1]). Die Erhöhung der Gewichtstufe von 15 auf 20 g hatte schon längere Zeit vor ihrer allgemeinen Einführung im internationalen Verkehr, nämlich vom 1. September 1900 ab, also bald nach ihrer Einführung im inneren, Wechsel- und Schutzgebietsverkehr (S. 447, S. 462 und S. 464), auch im Verkehr Deutschlands mit der Schweiz Eingang gefunden[4]).

Mit der Zulassung internationaler Antwortscheine[5]) wurde einem seit vielen Jahren vom Publikum geäußerten Wunsche entsprochen. Die Antwortscheine (Nennwert 25 cts = 25 Pf.) gewähren die Möglichkeit, das Porto für die Antwort auf einen Brief nach dem Ausland im voraus zu bezahlen.

Die Herabsetzung des Briefportos im Verkehr Deutschlands mit den Vereinigten Staaten von Amerika auf 10 Pf. (= 2 cts) für je 20 g[2]) war von großem Werte für die Aufrechterhaltung und Belebung der Handels- und Verkehrsbeziehungen zwischen beiden Ländern, um so mehr, als kurze Zeit zuvor, vom 1. Oktober 1908 ab, im britisch-amerikanischen Verkehr das Pennyporto eingeführt worden war. Allerdings mußte die Vergünstigung im deutsch-amerikanischen Verkehr auf Verlangen der amerikanischen Postverwaltung mit Rücksicht auf die hohen Transitgebühren, die bei der Beförderung von Briefen durch die Gebiete fremder Postverwaltungen an diese zu zahlen sind, auf solche Briefe beschränkt werden, deren Austausch auf dem direkten Wege zwischen den beiderseitigen Häfen ohne Vermittlung fremder Länder erfolgt. Da indes von den Briefen aus Deutschland nach den Vereinigten Staaten von Amerika schon vor der Einführung der ermäßigten Taxe 46 v. H. auf dem direkten Seewege befördert wurden und die Taxherabsetzung naturgemäß auch einen großen Teil der früher über Frankreich oder England geleiteten Briefe dem billigeren Seewege zugeführt hat, so kommt die Vergünstigung trotz der lästigen Einschränkung doch dem größeren Teile des deutsch-amerikanischen Briefverkehrs zugute[6]).

---

[1]) A. V. 83 vom 10. September 1907 (A. 1907, S. 211 ff.).
[2]) A. V. 144 vom 23. Dezember 1908 (A. 1908, S. 337).
[3]) D. V. Z. 1906, S. 303 ff.; 1907, S. 447 ff.
[4]) A. V. 115 vom 21. August 1900 (A. 1900, S. 367).
[5]) A. V. 83 vom 10. September 1907 (A. 1907, S. 211 ff.); vgl. auch D. V. Z. 1907, S. 447 ff.; 1908, S. 596 ff.
[6]) Vgl. hierüber D. V. Z. 1908, S. 623 ff.

Von Maßnahmen allgemeiner Bedeutung sei noch erwähnt, daß die 1899 durch die Haager Friedenskonferenz beschlossene Portofreiheit für Sendungen der Kriegsgefangenen und der Auskunftstellen über Kriegsgefangene zuerst 1904 im russisch-japanischen Kriege in die Wirklichkeit umgesetzt wurde. Zunächst richtete Japan und wenig später auch Rußland derartige Auskunftstellen ein[1]).

Im übrigen sind im Postverkehr mit dem Auslande noch folgende Ermäßigungen der Taxen und Gebührensätze und Erleichterungen in den Versendungsbedingungen eingetreten.

a) Briefsendungen.

Neu zugelassen wurde im Mai 1902 die Einlieferung von Eilbriefsendungen nach Frankreich mit Algerien und Monaco[2]), und im Januar 1910 — zunächst versuchsweise — die Versendung von Fensterbriefen (vgl. S. 450) nach dem gesamten Auslande[3]). Bei Postkarten sind Bilderschmuck und Aufklebungen auf der Rückseite gestattet im Verkehr mit der Schweiz seit Ende 1900[4]), im Verkehr mit Luxemburg seit dem 1. Oktober 1902[5]) und im Verkehr mit dem übrigen Auslande seit dem Inkrafttreten des neuen Weltpostvertrags (1. Oktober 1907)[6]). Die Freigabe der linken Hälfte der Vorderseite der Ansichtspostkarten zu brieflichen Mitteilungen erfolgte vom 1. September 1905 ab im Verkehr mit den europäischen Ländern, ausgenommen Großbritannien und Irland und die Niederlande[7]), kurze Zeit darauf auch im Verkehr mit diesen beiden Ländern[8]) und ein Jahr später auch im Verkehr nach außereuropäischen Ländern[9]). Bei Bücherzetteln finden hinsichtlich der Anbringung handschriftlicher Vermerke im Verkehr mit der Schweiz seit Juli 1900[10]) und im Verkehr mit Luxemburg seit Oktober 1902[5]) die für das Publikum günstigeren Bestimmungen des inneren deutschen Verkehrs Anwendung. Ferner traten in den Bedingungen für die Versendung von Postkarten, Drucksachen, Geschäftspapieren und Warenproben mit der Inkraftsetzung des neuen Weltpostvertrags am 1. Oktober 1907 zahlreiche Erleichterungen ein, von denen wir die meisten durch ihre gleichzeitige Einführung im inneren deutschen Verkehr schon im Teile A 1 b (S. 451/452) kennen gelernt haben (bei Postkarten: Erweiterung der Vorschriften über die Zulassung der im Privatwege hergestellten Formulare sowie Freigabe der linken Hälfte der Vorderseite auch bei anderen als Ansichtspostkarten, und zwar außer zu brieflichen Mitteilungen auch zur Aufklebung von Verzierungsbildchen und Photographien von sehr dünnem Papier; bei Drucksachen: Zulassung von handschriftlichen Zusätzen bei Anzeigen über die Absendung von Waren und über die Ankunft und Abfahrt von Schiffen

---

1) A. V. 61 und 75 vom 10. Juni und 24. Juli 1904 (A. 1904, S. 157 und 209).
2) A. V. 50 vom 20. Mai 1902 (A. 1902, S. 108).
3) A. V. 4 vom 6. Januar 1910 (A. 1910, S. 7).
4) A. V. 178 vom 22. Dezember 1900 (A. 1900, S. 543).
5) A. V. 103 vom 19. September 1902 (A. 1902, S. 207); D. V. Z. 1902, S. 450/451.
6) A. V. 83 vom 10. September 1907 (A. 1907, S. 211 ff.).
7) A. V. 65 und 70 vom 14. und 31. August 1905 (A. 1905, S. 171 und 181); D. V. Z. 1905, S. 384/385.
8) A. V. 79 und 112 vom 26. September und 24. November 1905 (A. 1905, S. 197 und 247).
9) A. V. 98 vom 4. September 1906 (A. 1906, S. 232).
10) A. V. 94 vom 22. Juli 1900 (A. 1900, S. 321).



sowie Zulassung der handschriftlichen Hinzufügung von Wünschen usw. in höchstens fünf Wörtern bei Weihnachts- und Neujahrskarten; bei Geschäftspapieren: Zulassung der Versendung nicht korrigierter Schülerarbeiten und offener Briefe und Postkarten älteren Datums, und bei Warenproben: Zulassung der Versendung einzelner Schlüssel, abgeschnittener frischer Blumen, pathologischer Gegenstände und von Tuben mit Serum)[1]. Schließlich sei noch erwähnt, daß seit dem 1. März 1910 im Verkehr mit Frankreich die Versendung von Flüssigkeitsproben in Wellpapp-Packungen mittels der Briefpost unter denselben Bedingungen zulässig ist wie seit 1900 (vgl. Teil A 2 S. 462) im Verkehr mit Österreich-Ungarn[2]).

b) Briefe und Kästchen mit Wertangabe.

Neu zugelassen wurde:

die Versendung von Briefen mit Wertangabe bis zum Betrage von 1000 Mark im Verkehr mit den Straits-Settlements 1900[3]) und mit der britischen Kolonie Goldküste 1903[4]), bis zum Betrage von 1200 Mark im Verkehr mit den britischen Kolonien Sierra-Leone, Mauritius, Grenada, St. Lucia und St. Vincent 1903[4]) und mit den malaiischen Schutzstaaten 1908[5]) und bis zum Betrage von 2400 Mark im Verkehr mit Malta 1901[6]), mit den Seychellen, Süd-Nigeria, Britisch-Honduras und Cypern 1903[7]), mit Barbados 1904[8]), mit den Bermuda-Inseln 1905[9]) und mit Britisch-Somaliland 1908[10]), ferner:

die Versendung von Briefen und Kästchen mit Wertangabe bis zum Betrage von 8000 Mark im Verkehr mit der Türkei und mit Japan (nach Japan auch Zulassung von Nachnahme bis 800 Mark und des Verlangens der Eilbestellung) 1902[11]), mit den portugiesischen Kolonien in Afrika und Asien 1903[12]), mit Niederländisch-Indien 1905[13]) und mit Niederländisch-Guyana (auch mit Nachnahme bis 800 Mark) 1908[14]), und mit unbegrenzter Wertangabe nach allen Orten des ägyptischen Sudan 1902[15]) sowie (auch mit Nachnahme bis 800 Mark und dem Verlangen der Eilbestellung) im Verkehr mit Montenegro 1903[16]), schließlich:

---

1) A.V. 83 vom 10. September 1907 (A. 1907, S. 211 ff.).
2) A.V. 24 vom 15. Februar 1910 (A. 1910, S. 49).
3) A.V. 116 vom 11. Dezember 1899 (A. 1899, S. 399).
4) A.V. 44 vom 26. Mai 1903 (A. 1903, S. 118).
5) A.V. 32 vom 4. März 1908 (A. 1908, S. 64).
6) A.V. 96 vom 27. August 1901 (A. 1901, S. 349).
7) A.V. 44, 77, 93 und 112 vom 26. Mai, 16. September, 29. Oktober und 18. Dezember 1903 (A. 1903, S. 118, 189, 219 und 275).
8) A.V. 93 vom 28. September 1904 (A. 1904, S. 251).
9) A.V. 15 vom 18. Februar 1905 (A. 1905, S. 39).
10) A.V. 96 vom 19. September 1908 (A. 1908, S. 263).
11) A.V. 112 und 133 vom 9. Oktober und 8. Dezember 1902 (A. 1902, S. 219 und 269).
12) A.V. 112 vom 18. Dezember 1903 (A. 1903, S. 275).
13) A.V. 20 vom 17. März 1905 (A. 1905, S. 47).
14) A.V. 146 vom 24. Dezember 1908 (A. 1908, S. 343).
15) A.V. 9 vom 31. Januar 1902 (A. 1902, S. 23).
16) A.V. 84 vom 7. Oktober 1903 (A. 1903, S. 203).

die Versendung von Kästchen mit Wertangabe bis zum Betrage von 8000 Mark im Verkehr mit Großbritannien und Irland vom 1. Mai 1909 ab[1]), und ohne Begrenzung des Meistbetrags im Verkehr mit Norwegen vom 1. November 1909 ab[2]).

Eine Erhöhung des Meistbetrags der zulässigen Wertangabe bei der Versendung von Wertbriefen — und zwar von 2400 auf 8000 Mark — fand statt im Verkehr mit Großbritannien und Irland und mit verschiedenen britischen Kolonien 1907[3]) sowie ferner im Verkehr mit Honduras, Barbados und Malta 1908[4]).

Im übrigen sind im Zusammenhange mit dem Inkrafttreten des neuen Weltpostvertrags und seiner Nebenabkommen vom 1. Oktober 1907 ab die Versicherungsgebühren für Briefe und Kästchen mit Wertangabe im Verkehr mit einer großen Zahl nicht angrenzender Länder ermäßigt worden[5]). Ferner wurde von demselben Zeitpunkt ab die Bestimmung aufgehoben, wonach die Befugnis zur nachträglichen Änderung der Aufschrift bei Wertbriefen und Wertkästchen auf Sendungen mit Wertangabe bis zum Betrage von 8000 Mark beschränkt war. Die Änderung der Aufschrift ist daher nunmehr bei allen Wertbriefen und Wertkästchen statthaft[5]).

c) Postanweisungen.

Die wichtigste Neuerung auf dem Gebiete des Postanweisungsdienstes im Verkehr mit dem Auslande bestand in der Einführung dieses Dienstes im Verkehr mit Rußland vom 15. April 1904 ab auf Grund eines deutsch-russischen Sonderabkommens[6]). Der ursprünglich auf 100 Rubel = 216 Mark festgesetzte Meistbetrag der einzelnen Postanweisung wurde dann später — vom 1. August 1907 ab — auf 300 Rubel = 650 Mark erhöht[7]).

Ferner wurde die Versendung von Postanweisungen neu zugelassen:

bis zum Betrage von ungefähr 200 Mark: im Verkehr mit Portugiesisch-Indien 1902[8]) und mit Mexico 1905[9]) (unter Erhöhung des Meistbetrags im Verkehr mit Mexico auf 400 Mark vom 1. Januar 1907 ab)[10]),

bis zum Betrage von ungefähr 400 Mark: im Verkehr mit Honduras, Porto Rico, Cuba und den Philippinen 1900[11]), mit Brasilien 1901[12]), mit der Türkei 1902[13]), mit den französischen und portugiesischen Kolonien in Westafrika 1903[14]),

---

1) A.V. 49 vom 13. April 1909 (A. 1909, S. 91).
2) A.V. 132 vom 22. Oktober 1909 (A. 1909, S. 289).
3) A.V. 73 vom 19. Juli 1907 (A. 1907, S. 181); D.V.Z. 1907, S. 401.
4) A.V. 23, 27 und 51 vom 17. Februar, 22. Februar und 22. April 1908 (A. 1908, S. 51, 57 und 142).
5) A.V. 83 vom 10. September 1907 (A. 1907, S. 211 ff.).
6) A.V. 40 vom 30. März 1904 (A. 1904, S. 99/100); D.V.Z. 1904, S. 227 und 414.
7) A.V 71 vom 17. Juli 1907 (A. 1907, S. 177); D.V.Z. 1907, S. 401.
8) A.V. 25 vom 13. März 1902 (A. 1902, S. 61).
9) A.V. 51 vom 17. Juni 1905 (A. 1905, S. 133/134).
10) A.V. 132 vom 19. Dezember 1906 (A. 1906, S. 315).
11) A.V. 9, 78 und 153 vom 12. Januar, 1. Juni und 10. November 1900 (A. 1900, S. 26, 240 und 466).
12) A.V. 46 vom 19. April 1901 (A. 1901, S. 176).
13) A.V. 91 vom 26. August 1902 (A. 1902, S. 183).
14) A.V. 145 vom 24. Dezember 1902 (A. 1902, S. 292) und A.V. 53 vom 23. Juni 1903 (A. 1903, S. 140).

mit der Republik Bolivien 1905[1]), mit Costa Rica 1906[2]) und mit der Insel Guam, der Kanalzone von Panama und Britisch-Neu-Guinea (Papua) 1908[3]), sowie

bis zum Betrage von ungefähr 800 Mark: im Verkehr mit Montenegro 1901[4]), mit der portugiesischen Kolonie Macao 1906[5]), mit den Malaienstaaten 1907[6]) und mit den Tonga- oder Freundschaftsinseln 1910[7]).

Auch im Verkehr mit einer größeren Zahl von Orten des ägyptischen Sudan (1902)[8]), mit Kreta (1903)[9]) und mit der Postverwaltung von Hongkong (vom 1. Januar 1906 ab)[10]) wurde ein unmittelbarer Postanweisungsaustausch neu eingerichtet. Der Postanweisungsdienst mit Griechenland erfuhr dadurch eine Verbesserung, daß seit dem 1. Juni 1909 durch Vermittlung des Zentralpostamts in Athen auch mit den zum internationalen Postanweisungsdienste nicht zugelassenen griechischen Postanstalten Postanweisungen bis zum Meistbetrage von 400 Mark ausgetauscht werden können[11]).

Eine Erhöhung des zulässigen Meistbetrags bei Postanweisungen von 400 oder 200 Mark auf 800 Mark fand statt im Verkehr mit Großbritannien und Irland, Britisch-Indien, Transvaal, der Kapkolonie und Neu-Seeland 1904[12]), mit Britisch-Betschuanaland, Natal, der Oranjefluß-Kolonie, Rhodesia und Zululand 1905[13]), mit den Ländern des Commonwealth von Australien (Neu-Süd-Wales, Queensland, Südaustralien, Tasmanien, Victoria und Westaustralien) 1906[14]), und mit einer weiteren Anzahl von Ländern beim Inkrafttreten des neuen Weltpostvertrags 1907[15]).

Die Einlieferung von telegraphischen Postanweisungen wurde neu zugelassen im Verkehr mit Niederländisch-Indien 1905[16]), mit den dänischen Antillen und mit Kreta 1907[17]) und mit Island 1908[18]).

Das Inkrafttreten des Weltpostvertrags und seiner Nebenabkommen am 1. Oktober 1907 brachte ferner noch eine Ermäßigung der Beförderungsgebühren für Postanweisungen sowie die Neuerung, daß gewöhnliche und telegraphische Postanweisungen im Weltpostvereinsverkehr auf Verlangen des Absenders oder Empfängers auch auf telegraphischem Wege nachgesandt werden können, sofern zwischen dem ersten und dem neuen Bestimmungsland ein Austausch von telegraphischen Postanwei-

---

1) A. V. 75 vom 15. September 1905 (A. 1905, S. 195).
2) A. V. 21 vom 12. März 1906 (A. 1906, S. 49).
3) A. V. 21 und 26 vom 14. und 21. Februar 1908 (A. 1908, S. 51 und 57).
4) A. V. 46 vom 19. April 1901 (A. 1901, S. 176).
5) A. V. 33 vom 10. April 1906 (A. 1906, S. 75).
6) A. V. 113 vom 23. November 1907 (A. 1907, S. 303).
7) A. V. 54 vom 1. April 1910 (A. 1910, S. 99).
8) A. V. 9 vom 31. Januar 1902 (A. 1902, S. 23).
9) A. V. 66 vom 13. August 1903 (A. 1903, S. 171).
10) A. V. 129 vom 18. Dezember 1905 (A. 1905, S. 266).
11) A. V. 63 vom 19. Mai 1909 (A. 1909, S. 125).
12) A. V. 16, 80, 97, 118 und 122 vom 30. Januar, 3. August, 22. Oktober, 14. und 17. Dezember 1904 (A. 1904, S. 33, 217, 267, 311 und 315).
13) A. V. 43 vom 25. Mai 1905 (A. 1905, S. 115).
14) A. V. 8 vom 25. Januar 1906 (A. 1906, S. 21).
15) A. V. 83 vom 10. September 1907 (A. 1907, S. 211 ff.).
16) A. V. 19 vom 17. März 1905 (A. 1905, S. 47).
17) A. V. 88 vom 13. September 1907 (A. 1907, S. 228).
18) A. V. 2 vom 28. Dezember 1907 (A. 1908, S. 1).

sungen besteht[1]). Wegen der gleichzeitigen Einführung der letzten Neuerung im inneren Verkehr vgl. unter A 1b (S. 454).

d) Postpakete und Postfrachtstücke[2]).

Der Postpaketdienst wurde neu eingeführt im Verkehr mit Ecuador 1900[3]), mit Hawai und Porto Rico 1901[4]), mit Lourenço-Marques (portugiesisch Mozambique), dem ägyptischen Sudan, Manila und San Domingo 1902[5]), mit Persien (auch für Pakete mit Wertangabe und Nachnahme bis 400 Mark) 1903[6]), mit Transkaspien (asiatisches Rußland) und den Philippinen 1904[7]), mit der Republik Panama 1905[8]), mit Cuba (auch für Pakete mit Wertangabe bis 2400 Mark) 1906[9]) und mit Abessinien (Äthiopien) 1908[10]).

Viel wichtiger aber als die Neuaufnahme des Postpaketdienstes mit den vorstehend aufgezählten, im allgemeinen für den Verkehr Deutschlands nicht sehr bedeutenden Staaten sind die zahlreichen Verbesserungen in den Verkehrsbeziehungen mit solchen Ländern, mit denen ein Paketaustausch in der einen oder anderen Form schon früher bestand.

Unter den europäischen Ländern kommt dabei in erster Linie Großbritannien und Irland in Betracht. Vom 1. Januar 1900 ab wurden die Beförderungsgebühren für Postpakete dahin auf allen Leitwegen um 10 Pf. ermäßigt[11]). Eine weitere Herabsetzung der Beförderungsgebühren unter gleichzeitiger Einführung ermäßigter Sätze für Pakete bis zum Gewichte von 1 kg trat ein bei der Leitung über Belgien vom 1. April und bei der Leitung über Hamburg vom 1. August 1900 ab[12]). Seit 1902 können im Verkehr mit Großbritannien und Irland den Postpaketen mit Wertangabe (nicht auch den Postpaketen ohne Wertangabe und den Postfrachtstücken) auch Rückscheine beigefügt werden[13]). Eine nochmalige teilweise Ermäßigung der Beförderungsgebühren fand dann 1903 statt, und zwar zunächst vom 1. März ab nur bei der Leitung durch die Niederlande (Kaldenkirchen-Vlissingen) und bald darauf auch bei der Leitung durch Belgien und über Hamburg[14]). Vom 1. Juli 1907 ab wurde der Meistbetrag der zulässigen Wertangabe bei Postpaketen nach Großbritannien und Irland und kurze Zeit darauf bei

[1]) A.V. 83 vom 10. September 1907 (A. 1907, S. 211 ff.).

[2]) Pakete, deren Austausch nach den Bestimmungen der Postpaketübereinkunft (Nebenabkommen zum Weltpostvertrag) erfolgt, heißen Postpakete. Ihr Meistgewicht beträgt, abgesehen von wenigen Ausnahmefällen im überseeischen Verkehr, in denen es niedriger ist, 5 kg. Alle übrigen Pakete heißen Postfrachtstücke.

[3]) A.V. 23 vom 16. März 1900 (A. 1900, S. 136) und A.V. 3 vom 31. Dezember 1900 (A. 1901 S. 5).

[4]) A.V. 62 vom 23. Mai 1901 (A. 1901, S. 222).

[5]) A.V. 1, 2, 26 und 119 vom 30. Dezember 1901, 15. Januar, 17. März und 18. Oktober 1902 (A. 1902, S. 1, 11, 61 und 232).

[6]) A.V. 111 vom 17. Dezember 1903 (A. 1903, S. 275) und A.V. 85 vom 17. August 1904 (A. 1904, S. 227).

[7]) A.V. 71 und 98 vom 24. Juni und 29. Oktober 1904 (A. 1904, S. 183 und 271).

[8]) A.V. 94 vom 21. Oktober 1905 (A. 1905, S. 213).

[9]) A.V. 57 vom 24. Mai 1906 (A. 1906, S. 115).

[10]) A.V. 112 vom 21. Oktober 1908 (A. 1908, S. 287).

[11]) A.V. 127 vom 19. Dezember 1899 (A. 1899, S. 422).

[12]) A.V. 41 und 93 vom 22. März und 17. Juli 1900 (A. 1900, S. 152 und 313).

[13]) A.V. 97 vom 8. September 1902 (A. 1902, S. 195).

[14]) A.V. 12, 27 u. 30 vom 14. Februar, 28. März u. 7. April 1903 (A. 1903, S. 24, 80 u. 89).

Postpaketen nach zahlreichen britischen Kolonien (Bahama-Inseln, Bermuda-Inseln, Britisch-Guyana, Britisch-Somaliland, Gambia, Mauritius, Neu-Seeland, Sarawak, Sierra Leone, Zanzibar und den westindischen Inseln Antigua, Dominica, Montserrat, Nevis, St. Kitts, Tortola und Trinidad) von 2400 auf 8000 Mark erhöht[1]).

Im Paketverkehr nach anderen europäischen Ländern sind im Laufe der letzten 10 Jahre hauptsächlich noch die folgenden Verbesserungen eingetreten. Die Versendung von dringenden Paketen nach Schweden ist seit 1906[2]), nach Dänemark seit 1908[3]) zugelassen. Die Taxen für Postfrachtstücke nach Schweden und nach Finnland über Schweden erfuhren vom 1. Juli 1905 ab eine Ermäßigung[4]). Im Verkehr mit Finnland wurde ein unmittelbarer Austausch von Postpaketen ohne Wertangabe und ohne Nachnahme bis zum Gewichte von 5 kg auf dem Seewege über Lübeck vom 1. Januar 1901 ab und dann weiter auch auf dem Seewege über Stettin vom 1. Juni 1901 ab neu eingerichtet[5]). Auf dem Seewege über Lübeck geschieht der Austausch seit 1909 wöchentlich zweimal (statt früher wöchentlich einmal)[6]). Nach Spanien (einschließlich der Balearen) wurde 1903 ein neuer Postfrachtstückdienst für Sendungen im Gewichte bis zu 10 kg ohne oder mit Wertangabe und mit Nachnahme bis 800 Mark eingerichtet[7]) und für diesen Dienst 1906 auch der direkte Weg über Altmünsterol nutzbar gemacht[8]). Noch wertvoller war es indes, daß bald darauf — vom 1. Januar 1907 ab — eine Erhöhung des Meistgewichts für Postpakete ohne Wertangabe im Verkehr mit Spanien und den Balearen von 3 auf 5 kg stattfand[9]). Der direkte Weg über Altmünsterol wurde übrigens später — vom 1. Oktober 1907 ab — auch dem Postfrachtstückverkehr mit Frankreich, Corsica, Algerien und Tunis geöffnet[10]). Im Verkehr mit Portugal ist seit 1901 auch bei Postpaketen, die auf dem Wege über Frankreich (ab Bordeaux See) geleitet werden, eine Wertangabe bis zu 400 Mark und Nachnahme bis zum gleichen Betrage zugelassen[11]). Im Verkehr mit Gibraltar findet seit 1903 neben dem Austausch über England ein unmittelbarer Austausch von Postpaketen bis 5 kg ohne oder mit Wertangabe bis 1000 Mark unter Benutzung der deutschen Reichspostdampferlinien nach Ostasien statt[12]).

Besonders zahlreich waren die Neuerungen, die eine Verbesserung des Paketbeförderungsdienstes nach den Balkanstaaten und den Mittelmeerhäfen Kleinasiens und Ägyptens bezweckten. Nachdem erst Anfang 1900 die Taxen im Paketverkehr mit der Türkei ermäßigt worden waren[13]), ermöglichte Ende 1901 der Beitritt der Türkei zur Postpaket-Übereinkunft die Zulassung von Postpaketen bis zum Gewichte

[1]) A.V. 60 und 70 vom 22. Juni und 17. Juli 1907 (A. 1907, S. 149 und 177); D.V.Z. 1907, S. 401.
[2]) A.V. 45 vom 2. Mai 1906 (A. 1906, S. 95).
[3]) A.V. 110 vom 19. Oktober 1908 (A. 1908, S. 284).
[4]) A.V. 53 vom 17. Juni 1905 (A. 1905, S. 141).
[5]) A.V. 177 vom 22. Dezember 1900 (A. 1900, S. 543) und A.V. 59 vom 19. Mai 1901 (A. 1901, S. 211).
[6]) A.V. 16 vom 25. Januar 1909 (A. 1909, S. 23).
[7]) A.V. 94 vom 31. Oktober 1903 (A. 1903, S. 221).
[8]) A.V. 85 vom 25. Juli 1906 (A. 1906, S. 203).
[9]) A.V. 135 vom 22. Dezember 1906 (A. 1906, S. 317).
[10]) A.V. 90 vom 15. September 1907 (A. 1907, S. 255).
[11]) D.V.Z. 1901, S. 142.
[12]) A.V. 57 vom 1. Juli 1903 (A. 1903, S. 145).
[13]) A.V. 15 vom 17. Januar 1900 (A. 1900, S. 40).

von 5 kg ohne oder mit Wertangabe bis 400 Mark auch nach anderen als den durch Vermittlung fremder Postanstalten am Postpaketdienste teilnehmenden türkischen Orten[1]). Mit Griechenland wird ein Postpaketaustausch seit 1900 außer auf den Wegen über Triest und Italien auch auf dem Wege über Hamburg unter Benutzung der Dampfer der deutschen Levante-Linie unterhalten[2]). Seit 1902 sind Postfrachtstücke nach Cypern zugelassen[3]). Im Jahre 1902 wurde ferner ein neuer Postfrachtstückdienst für Pakete bis 20 kg auf dem Wege über Hamburg nach den kleinasiatischen Häfen Alexandrette und Mersina[4]) und 1903 ein gleichartiger Dienst (auch für Sendungen mit Wertangabe bis 1000 Mark) im Verkehr mit Griechenland, Malta und Ägypten eingerichtet[5]). 1906 folgte dann die Eröffnung eines neuen Postfrachtstückdienstes für Sendungen bis zum Gewichte von 50 kg ohne Wertangabe oder mit Wertangabe bis 1000 Mark (nach Constantinopel und Smyrna bis 10 000 Mark) im Verkehr mit Griechenland, der Türkei, Malta, Ägypten usw. auf dem Wege über Bremen[6]), was dazu führte, daß zwei Jahre später (1908) auch für die auf dem Wege über Hamburg zu leitenden Postfrachtstücke nach den gleichen Ländern das Meistgewicht von 20 auf 50 kg erhöht wurde[7]). Im Verkehr mit Bulgarien trat 1901 eine Erhöhung des Meistgewichts für Postpakete von 3 auf 5 kg[8]) und im Verkehr mit Serbien kürzlich insofern eine Erleichterung ein, als es für Postpaketsendungen ohne Wertangabe fortan genügt, wenn sie durch Siegelmarken mit eigenem Gepräge oder Abzeichen des Absenders verschlossen werden[9]).

Unter den im letzten Jahrzehnt eingetretenen Änderungen im Paketverkehr nach überseeischen Ländern sind am wichtigsten die Wandlungen, die die Regelung des Paketdienstes im Verkehr mit den Vereinigten Staaten von Amerika (V. St. v. A.) durchgemacht hat. Nachdem 1902 die Taxen für Postfrachtstücke nach den V. St. v. A. bei der Leitung über Bremen oder Hamburg wesentlich ermäßigt worden waren[10]), trat 1903 insofern vorübergehend eine Verschlechterung der Verkehrsbeziehungen ein, als das erst wenige Jahre zuvor — am 26. August 1899 — zwischen Deutschland und den V. St. v. A. abgeschlossene Postpaket-Abkommen, das Sendungen bis zum Gewichte von 5 kg zuließ, von den V. St. v. A. auf Ende Juni 1903 gekündigt wurde[11]). Das an die Stelle des alten tretende neue Abkommen brachte dann zwar eine Ermäßigung der Beförderungsgebühren für Postpakete bis zum Gewichte von 2 kg, und zwar für Pakete bis 1 kg um 20 Pf. und für solche im Gewichte von mehr als 1 bis 2 kg um 1 Mark, anderseits aber auch die Herabsetzung des zulässigen Meistgewichts für Postpakete von 5 auf 2 kg[12]), so daß der Austausch von Paketen im Gewichte von mehr als 2 kg vom 1. Juli 1903 ab wiederum nur durch Vermittlung von Spediteuren erfolgen konnte. Erst nach 5 Jahren, vom 1. August 1908 ab, wurde das zulässige Meistgewicht

---

[1]) A.V. 121 vom 21. Oktober 1901 (A. 1901, S. 410).
[2]) A.V. 52 vom 8. April 1900 (A. 1900, S. 181); vgl. auch D.V.Z. 1900, S. 46.
[3]) A.V. 46 vom 10. Mai 1902 (A. 1902, S. 106).
[4]) A.V. 116 vom 17. Oktober 1902 (A. 1902, S. 227).
[5]) A.V. 88 vom 20. Oktober 1903 (A. 1903, S. 213).
[6]) A.V. 99 vom 7. September 1906 (A. 1906, S. 235).
[7]) A.V. 68 vom 17. Juni 1908 (A. 1908, S. 184).
[8]) D.V.Z. 1901, S. 392.
[9]) A.V. 59 vom 8. April 1910 (A. 1910, S. 107).
[10]) A.V. 110 vom 8. Oktober 1902 (A. 1902, S. 219).
[11]) D.V.Z. 1903, S. 276/277.
[12]) A.V. 51 vom 21. Juni 1903 (A. 1903, S. 133); D.V.Z. 1903, S. 315/316.

für Postpakete im unmittelbaren Austausche mit der Postverwaltung der V. St. v. A. wieder von 2 auf 5 kg erhöht, und zwar unter Beibehaltung der ermäßigten Gebühren für Pakete bis zum Gewichte von 2 kg[1]). Weitere Vereinfachungen des Postpaketdienstes im Verkehr mit den V. St. v. A. bestehen darin, daß seit 1905 die Versendung lebender Bienen in besonderen Behältnissen zugelassen ist[2]), und daß seit dem 1. März 1909 der Wert des Inhalts der Postpakete bis zu 80 Dollars (vordem nur bis zu 50 Dollars) betragen darf[3]).

Von Verbesserungen des Paketdienstes im Verkehr mit anderen überseeischen Ländern sind folgende zu erwähnen.

Anfang 1900 trat eine wesentliche Ermäßigung des Portos für Postpakete, namentlich durch Einfügung einer neuen billigen Portostufe für Pakete bis zum Gewichte von 1 kg, im Verkehr nach einer Anzahl überseeischer Länder ein, mit denen ein unmittelbarer Austausch unter Benutzung von deutschen (subventionierten) Postdampfern stattfindet, so nach Ceylon, China, Japan, Niederländisch-Indien, Persien, den Straits-Settlements und der Südafrikanischen Republik, später auch nach Siam und den australischen Kolonien Neu-Süd-Wales, Queensland und Tasmanien[4]). 1902 wurde eine neue billige Postfrachtstückbeförderung nach dem östlichen und südlichen Afrika (Ägypten, Britisch-Ostafrika, Zanzibar, Portugiesisch-Ostafrika, Natal, Kapkolonie und Madagaskar) sowie nach Aden unter Benutzung der Schiffe der Deutsch-Ostafrika-Linie eingerichtet, und zwar unter Festsetzung des Meistgewichts anfangs auf 10, bald darauf aber auf 20 kg[5]). Auch im Tarif für Postfrachtstücke nach anderen überseeischen Ländern bei der Leitung über Bremen oder Hamburg brachte das Jahr 1902 mehrfache Vereinfachungen und Taxermäßigungen[6]). 1906 wurde die neue Verkehrstraße durch den Simplon-Tunnel für den Paketdienst nach überseeischen Ländern nutzbar gemacht.[7])

Nach Mexico können Postpakete außer auf dem Wege über Hamburg seit 1900 auch auf dem Wege über Frankreich[8]) und seit 1902 auch auf dem Wege über Bremen[9]) versandt werden. Eine neue und billige Paketbeförderung für Sendungen bis zum Gewichte von 10 kg und mit Wertangabe bis 300 Mark wurde 1900 nach Brasilien und den La Plata-Staaten (Argentinische Republik, Paraguay, Uruguay)[10]) und 1902 nach Cuba[11]) eingerichtet. Im Verkehr mit Ecuador trat 1908 durch Eröffnung eines neuen Leitwegs über Hamburg und durch die Magalhãesstraße[12]) sowie weiter 1910 durch Eröffnung eines neuen Leitwegs über Hamburg und die Landenge von Panama[13]) und im Verkehr mit einigen Orten in Peru 1909 durch Eröffnung eines neuen Leitwegs über Hamburg und den Amazonenstrom hinauf[14]) eine wesentliche

---

[1]) A.V. 81 vom 21. Juli 1908 (A. 1908, S. 223); D.V.Z. 1908, S. 405.
[2]) A.V. 72 vom 7. September 1905 (A. 1905, S. 187); D.V.Z. 1905, S. 441.
[3]) A.V. 26 vom 19. Februar 1909 (A. 1909, S. 45).
[4]) A.V. 13, 17 und 24 vom 16. Januar, 25. Januar und 18. Februar 1900 (A. 1900, S. 28, 47 und 111).
[5]) A.V. 55 und 132 vom 31. Mai und 7. Dezember 1902 (A. 1902, S. 117 und 269).
[6]) A.V. 101 vom 12. September 1902 (A. 1902, S. 197).
[7]) A.V. 5 vom 11. Mai 1906 (A. 1906, S. 102).
[8]) A.V. 89 vom 8. Juli 1900 (A. 1900, S. 297).
[9]) A.V. 33 vom 4. April 1902 (A. 1902, S. 73).
[10]) A.V. 134 vom 28. Dezember 1899 (A. 1899, S. 446); A.V. 128 vom 15. September 1900 (A. 1900, S. 394).
[11]) A.V. 48 vom 17. Mai 1902 (A. 1902, S. 107).
[12]) A.V. 120 vom 2. Dezember 1907 (A. 1907, S. 312).
[13]) A.V. 41 vom 11. März 1910 (A. 1910, S. 79).
[14]) A.V. 93 vom 15. Juli 1909 (A. 1909, S. 212).

Beschleunigung und Verbilligung der Paketbeförderung ein. Nach Argentinien und Uruguay können seit Ende 1909 auch Postpakete zur Beförderung mit deutschen Dampfern von Genua (über Frankfurt/Main–Schweiz) angenommen werden[1]).

Eine allgemeine Herabsetzung der Seebeförderungsgebühren für Postpakete und der Versicherungsgebühren für Postpakete mit Wertangabe erfolgte ferner mit dem Inkrafttreten der neuen Postpaket-Übereinkunft (Nebenabkommen zum Weltpostvertrage vom 1. Oktober 1907 ab[2]). Gleichzeitig wurden auch die Tarife für Postfrachtstücke nach überseeischen Ländern erweitert, insbesondere Postfrachtstücke bis 5 kg mit Wertangabe über Hamburg nach einer Reihe von Ländern neu zugelassen, wo bei Postpaketen keine oder nur eine niedrigere Wertangabe statthaft ist. Außerdem traten mit dem gleichen Zeitpunkte noch zahlreiche Vereinfachungen und Verbesserungen in den allgemeinen Versendungsbedingungen für Pakete nach dem Ausland ein, so u. a. durch Einschränkung der an die Verpackung der Postpakete zu stellenden Anforderungen, durch Erhöhung der Ausdehnungsmaße, unter denen Pakete dem Sperrgutzuschlag unterliegen, durch die Zulassung von schriftlichen Mitteilungen auf den Abschnitten der Postpaketadressen aus Deutschland nach allen Weltpostvereinsländern, durch Neuaufnahme von Vorschriften über die Erstattung der Beförderungsgebühr und u. U. der Laufzettelgebühr für in Verlust geratene oder vollständig verdorbene Pakete und durch die Ermächtigung der Absender unbestellbarer Pakete, den Verkauf der Sendungen auf ihre Rechnung und Gefahr zu verlangen[2]).

Von sonstigen Erleichterungen in den allgemeinen Versendungsbedingungen ist noch zu erwähnen, daß 1901 die Versendung von Zelluloidwaren in Verpackung aus starker Pappe nach dem Ausland — ausgenommen nach Österreich-Ungarn und den französischen Kolonien — zugelassen wurde[3]) (wegen der späteren Ausdehnung des Verfahrens auf Österreich-Ungarn vgl. Teil A 2, S. 462), sowie daß seit kurzem außer gewöhnlichen Postpaketen auch gewöhnliche Postfrachtstücke nach dem Auslande bis zur deutschen Grenze als dringende Pakete befördert werden können[4]). Ferner wurde das 1905 im Verkehr mit Österreich-Ungarn zugelassene Verfahren der etwaigen nachträglichen Beibringung von Zollfrankozetteln (vgl. Teil A 2, S. 462) vom 1. Februar 1906 ab auch auf den Verkehr mit Belgien, Dänemark, Norwegen und der Schweiz ausgedehnt[5]). Auch auf einige Erleichterungen, die sich aus der am 1. April 1909 in Kraft getretenen neuen Postzollordnung[6]) ergaben, sei an dieser Stelle kurz hingewiesen. Zunächst wurde für die Ausstellung der Inhaltserklärungen neben der deutschen und der französischen allgemein auch die englische Sprache zugelassen. Ferner wird seit 1909 für Sendungen aus dem Auslande nach Orten ohne Zollstelle die zollamtliche Abfertigung postseitig herbeigeführt, wenn sich der Empfänger die Verzollung nicht ein für allemal oder für bestimmte Einzelfälle vorbehalten hat. Schließlich steht dem Empfänger nicht postseitig zu verzollender Nachnahmesendungen seit 1909 das Recht zu, vor der Entrichtung

---

[1]) A.V. 156 vom 14. Dezember 1909 (A. 1909, S. 331).
[2]) A.V. 83 vom 10. September 1907 (A. 1907, S. 211 ff.).
[3]) A.V. 141 vom 4. Dezember 1901 (A. 1901, S. 464).
[4]) A.V. 43 vom 14. März 1910 (A. 1910, S. 87).
[5]) A.V. 5 vom 15. Januar 1906 (A. 1906, S. 9); D.V.Z. 1906, S. 28.
[6]) A.V. 37 vom 14. März 1909 (A. 1909, S. 67 ff.); D.V.Z. 1909, S. 51 ff.

des Nachnahmebetrags auf Grund eines von der Postanstalt auszufertigenden Ausweises bei der Zollstelle eine Besichtigung des Inhalts der Sendung vorzunehmen, um sich über eine etwaige Annahmeverweigerung vor Einlösung der Nachnahme schlüssig zu machen.

e) Nachnahmesendungen.

Von den vorstehend noch nicht erörterten Verbesserungen des Nachnahmedienstes im Verkehr mit dem Auslande nimmt die erste Stelle die Aufnahme dieses Dienstzweiges im Paketverkehr mit Rußland vom 1. August 1908 ab ein. Der zulässige Meistbetrag der Nachnahme wurde dabei auf 400 Rubel oder 800 Mark festgesetzt[1]).

Im übrigen fand der Nachnahmedienst u. a. neu Eingang unter Festsetzung des Meistbetrags der zulässigen Nachnahme auf 400 Mark im Paketverkehr mit Portugal, den Azoren und Madeira sowie mit den österreichischen Postanstalten in der Türkei 1901[2]), mit Serbien 1902[3]), mit Bulgarien, mit Finnland auf dem Seewege über Lübeck und Stettin sowie mit Niederländisch-Indien auf dem Wege über die Niederlande und mit Chile auf dem Wege über Hamburg 1904[4]), und unter Festsetzung des zulässigen Meistbetrags auf 800 Mark im Paketverkehr mit Montenegro 1902[5]). Bei Inkrafttreten des Weltpostvertrags und seiner Nebenabkommen vom 1. Oktober 1907 ab wurde dann der Meistbetrag der zulässigen Nachnahme bei Briefsendungen, Wertbriefen, Wertkästchen und Postpaketen allgemein auf 800 Mark festgesetzt[6]). Eine weitere Erleichterung trat gleichzeitig dadurch ein, daß die Streichung oder Ermäßigung von Nachnahmen bei Postfrachtstücken mit Nachnahme im Verkehr mit einer größeren Zahl von Ländern, bei anderen Sendungen mit Nachnahme allgemein zugelassen wurde[6]). Inzwischen hat der Nachnahmedienst mit Serbien 1908 noch dahin eine Erweiterung gefunden, daß die Einziehung von Nachnahme (bis 800 Mark) — wie bei den meisten übrigen Weltpostvereinsländern — auch bei Einschreibbriefsendungen gestattet ist[7]).

f) Postaufträge.

Der Postauftragsdienst erfuhr ebenfalls durch das Inkrafttreten des neuen Weltpostvertrags und seiner Nebenabkommen vom 1. Oktober 1907 ab einzelne Erleichterungen, und zwar hauptsächlich einmal durch die Einführung eines neuen, aus zwei Teilen bestehenden Postauftragsformulars für den Verkehr mit dem Auslande, wobei der zweite, vom Absender dem Vordrucke gemäß auszufüllende Teil als Abrechnung über die Erledigung des Auftrags zu dienen hat, und zum zweiten durch die Ermächtigung der Absender, unter den für die Zurückziehung usw. von Briefsendungen festgesetzten Bedingungen die ganze Sendung oder einzelne in ihr enthaltene Wertpapiere zurückziehen sowie irrtümliche Angaben auf dem Postauftragsformulare berichtigen zu lassen[6]).

Neu eingeführt wurde der Postauftragsdienst 1908 im Verkehr mit Serbien und mit Niederländisch-Guyana, in beiden Fällen unter Festsetzung des Meistbetrags, der eingezogen werden kann, auf 800 Mark[8]).

[1]) A.V. 79 vom 13. Juli 1908 (A. 1908, S. 219); D.V.Z. 1908, S. 355 und 407.
[2]) A.V. 18 und 20 vom 11. und 23. Februar 1901 (A. 1901, S. 94 und 107).
[3]) A.V. 85 vom 13. August 1902 (A. 1902, S. 179).
[4]) A.V. 109 und 113 vom 16. und 19. Dezember 1903 (A. 1903, S. 270 und 275) und A.V. 41 vom 2. April 1904 (A. 1904, S. 100); D.V.Z. 1904, S. 293.
[5]) A.V. 38 vom 15. April 1902 (A. 1902, S. 87).
[6]) A.V. 83 vom 10. September 1907 (A. 1907, S. 211 ff.).
[7]) A.V. 35 vom 16. März 1908 (A. 1908, S. 93).
[8]) A.V. 35 und 146 vom 16. März und 24. Dezember 1908 (A. 1908, S. 93 und 343).

Auch im Verkehr mit Schweden ist seit dem 1. November 1909 die Einziehung von Beträgen für Zins- und Dividendenscheine sowie für abgelaufene Wertpapiere mittels Postauftrags zugelassen, wobei die schwedische Postverwaltung auf Verlangen auch die Weitergabe der Postauftragspapiere zum Protest übernimmt[1]).

Von den Erleichterungen in den sonstigen Bedingungen für die Benutzung der Posteinrichtungen im Verkehr mit dem Auslande sind noch besonders hervorzuheben: die Einführung des Post-Überweisungs- und Scheckdienstes im Verkehr mit der Schweiz vom 1. Februar 1910 ab[2]) (zusammen mit der Einführung dieses Dienstes im Verkehr mit Österreich-Ungarn, vgl. Teil A 2, S. 462) sowie die 1908 erfolgte Ausdehnung des Geltungsbereichs der Postausweiskarten (vgl. S. 458/459) auf Belgien, die Schweiz, Dänemark, Norwegen und Schweden[3]). Ferner ist noch zu erwähnen, daß im Zeitungsdienste zunächst 1906 im Verkehr mit Belgien[4]) und dann vom 1. Oktober 1907 ab auch im Verkehr mit anderen Ländern[5]) einmonatige, nicht mit dem Schlusse des Kalendervierteljahrs abschließende Bestellungen sowie Bestellungen auf nur zeitweilig erscheinende Blätter (Parlamentsberichte, Kurlisten usw.) zugelassen wurden. (Fortsetzung folgt.)

---

# LITERATUR.

Lehrbuch der französischen Sprache für die deutschen Post- und Telegraphenbeamten von O. Sieblist, Kaiserlichem Ober-Postrat, Vizedirektor des Internationalen Bureaus des Weltpostvereins. In zwei Teilen sowie einem Postlesebuche nebst Amtsbriefsteller und einem Fachwörterbuche. Zweiter (ausführender) Teil. Zweite, verbesserte Auflage. Leipzig und Berlin. Druck und Verlag von B. G. Teubner. 1910. Ladenpreis geb. 3 Mark.

Französisches Postlesebuch mit Amtsbriefsteller vom gleichen Verfasser. Leipzig und Berlin. Druck und Verlag von B. G. Teubner. 1910. Ladenpreis geb. 2 Mark 40 Pf.

Nachdem im Jahre 1906 der erste (einführende) Teil des Sieblistschen Lehrbuchs in zweiter Auflage erschienen ist, liegt nunmehr auch der zweite Teil in neuer Auflage vor. Dieser umfaßt den Lehrstoff, den ein Beamter der mittleren Laufbahn im Reichs-Post- und Telegraphendienste bei der Sekretärprüfung beherrschen muß. In den Lektionen 33 bis 56 wird im wesentlichen die Syntax behandelt. Den einzelnen Lektionen sind insgesamt 23 kleinere Lesestücke aus den verschiedensten Gebieten beigegeben. An die

---

[1]) A. V. 133 vom 22. Oktober 1909 (A. 1909, S. 290).
[2]) A. V. 10 vom 20. Januar 1910 (A. 1910, S. 21/22).
[3]) A. V. 43, 60, 73, 82 und 143 vom 1. April, 20. Mai, 2. Juli, 31. Juli und 18. Dezember 1908 (A. 1908, S. 110, 169, 207, 227 und 335); A. V. 125 vom 9 Oktober 1909 (A. 1909, S. 279).
[4]) A. V. 79 vom 5. Juni 1906 (A. 1906, S. 189).
[5]) A. V. 83 vom 10. September 1907 (A. 1907, S. 211 ff.).

Lesestücke sind Fragen angeknüpft, deren Beantwortung dem Beamten Gelegenheit geben soll, sich im mündlichen Ausdrucke zu üben. Neu ist die im Anhange, der zunächst acht größere Lesestücke bringt, enthaltene Anleitung zum Studium, verbunden mit einem Arbeitsplane für 100 Wochen, sowie eine Sammlung von nahezu 300 Wiederholungsfragen. Ebenso wie dem ersten ist auch dem zweiten Teile ein Schlüssel beigefügt. — Die Sammlung von Musterbriefen und eine Anzahl Lesestücke über Post und Telegraphie, die in der ersten Auflage des Lesebuchs enthalten waren, sind aus ihm entfernt und in einem besonderen, erweiterten Buche »Französisches Postlesebuch nebst Amtsbriefsteller« vereinigt worden, das 50 Lesestücke aus dem Bereiche der Post und Telegraphie und 100 amtliche Musterbriefe umfaßt. Bei der Auswahl der Lesestücke hat der Verfasser besonderen Wert darauf gelegt, das Studium recht anregend zu gestalten und die Wiedergabe von trockenen Dienstvorschriften möglichst zu vermeiden. Die einzelnen Stücke schreiten vom Leichteren zum Schwereren fort. Die erste Hälfte bietet etwa den Lese- und Übersetzungstoff für die Assistentenprüfung, die zweite Hälfte den für die Sekretärprüfung, wenn Französisch als Hauptsprache gewählt ist. — Die beiden trefflichen Werke werden nicht nur bei der Vorbereitung auf die Assistenten- und Sekretärprüfung, sondern auch bei der Erledigung des mit der Ausdehnung der internationalen Beziehungen immer umfangreicher werdenden französischen amtlichen Schriftwechsels von den deutschen Post- und Telegraphenbeamten mit Vorteil verwendet werden können.

---

Jahrbuch für Verkehrsbeamte 1910. Herausgegeben von W. Müller, Ober-Postinspektor, und Dr. E. Semmelroth, Postinspektor; zusammengestellt von F. Peitgen, Postinspektor. Druck und Verlag der Brühlschen Universitäts-Buch- und Steindruckerei. R. Lange, Gießen. Geb. 8°. 366 Seiten. Preis 2 Mark 25 Pf.

Das vorliegende Werk entspricht nach Inhalt und Darstellungsweise sowie in seiner äußeren Ausstattung dem gleichartigen Jahrbuche für 1909, auf das wir unsere Leser vor Jahresfrist (Archiv 1909, S. 561/562) hingewiesen haben. Die Herausgeber, die an Stelle des verstorbenen Schöpfers der Jahrbücher, des Postsekretärs a. D. Müller in Weilburg, getreten sind, haben es verstanden, den neuen Jahrgang durch die Reichhaltigkeit und gediegene Behandlung des mit großem Geschick ausgewählten Stoffes so zu gestalten, daß er als wertvolles Hilfs- und Nachschlagebuch jedem Verkehrsbeamten von Nutzen sein wird.

---

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**Nr. 18.** **BERLIN, SEPTEMBER.** **1910.**



## Verbesserungen und Vereinfachungen auf dem Gebiete des Postwesens während des letzten Jahrzehnts.

Von W. Heß, Ober-Postinspektor in Berlin.

(Fortsetzung.)

### B. Vereinfachungen im inneren Betriebs- und Verwaltungsdienste.

#### 1. Innerer Verkehr (Reichs-Postgebiet).

Ein ausführliches Eingehen auf alle Einzelheiten der im Laufe der letzten zehn Jahre eingeführten Vereinfachungen im inneren Betriebs- und Verwaltungsdienste der Post ist bei der Fülle des vorliegenden Stoffes nicht angängig. Minder wichtige Vereinfachungen sind daher im nachstehenden unberücksichtigt geblieben, andere nur kurz gestreift worden. Im übrigen soll der Stoff, soweit der Betriebsdienst in Frage kommt, nach den einzelnen Betriebszweigen getrennt behandelt werden. Hiervon ist nur insofern eine Ausnahme gemacht worden, als die mechanischen und maschinellen Hilfsmittel hinter den Abschnitten über die Vereinfachungen im Verwaltungsdienst in einem besonderen Abschnitte zusammengefaßt worden sind. Ferner sind, um Wiederholungen zu vermeiden, solche Vereinfachungen, die gleichzeitig mehrere Dienstzweige berühren, stets nur einmal, und zwar in dem Abschnitt über denjenigen Betriebszweig aufgeführt worden, für den sie am meisten in Betracht kommen.

### a) Annahme- und Ausgabedienst.

Im Annahmedienst ist namentlich die Führung der Annahmebücher wesentlich vereinfacht worden. Die Buchung der angenommenen Pakete erfolgt, endgültig seit 1901[1]), im allgemeinen nur noch nach Aufgabenummer und Bestimmungsort. Die früher notwendig gewesene Angabe des Empfängers, des Gewichts und Frankos sowie anderer Vermerke, wie z. B. des auf dem Paket etwa haftenden Nachnahmebetrags, sind bei der größten Zahl der Pakete nicht mehr erforderlich. Ausnahmen bestehen nur noch für die Buchung der Pakete nach Berlin und nach dem Auslande. Auch in den Annahmebüchern für Wert- und Einschreibsendungen wird bei den Sendungen nach dem Inlande seit 1904 das Franko[2]) und seit 1909 der Name des Empfängers[3]) nicht mehr vermerkt. Ferner ist bei ihnen 1904 die Spalte »Gegenstand« beseitigt und im weiteren angeordnet worden, daß bei Einschreibpaketen die Spalte »Wertangabe« durch einen liegenden Strich auszufüllen ist[2]). Noch eingreifender waren die Vereinfachungen in der Führung der Annahmebücher B für Postanweisungen. In diesen Büchern wird auch der Bestimmungsort nicht mehr angegeben, und zwar seit 1901 bei Nachnahme- und Postauftrags-Postanweisungen sowie bei den Postanweisungen von Postagenturen[4]), seit 1903 bei Zeitungs-Postanweisungen[5]) und seit 1905 bei den Postanweisungen nach dem eigenen Orts- oder Landbestellbezirke der Aufgabe-Postanstalten[6]); 1909 ist dann diese Vereinfachung auf sämtliche Inland-Postanweisungen ausgedehnt worden[3]).

Unter den Vereinfachungen in der Behandlung der angenommenen Sendungen ist weiter hervorzuheben, daß seit 1904 die Annahmebeamten von der Pflicht entbunden sind, das Frankozeichen bei den vom Absender bar frankierten Sendungen nachzuholen und das Franko bei den vom Absender frankierten Postpaketadressen und Wertbriefen nach Orten des Reichs-Postgebiets vorzuzeichnen sowie bei Einschreibsendungen den Vermerk »Einschreiben« mit Rotstift zu unterstreichen. Gleichzeitig wurde auch die umständliche und zeitraubende Kontrolle über den Eingang der vollzogenen Rückscheine und die Führung der hierzu erforderlichen besonderen Merklisten beseitigt[2]). Seit 1907 werden die vollzogenen Rückscheine nicht mehr unter »Einschreiben«, sondern als gewöhnliche Briefe abgesandt[7]). Sämtliche Arten von Eilpostsendungen werden seit 1909 an Stelle der bisher üblichen Durchkreuzung der Aufschrift mit Rotstift gleichmäßig durch Anbringung von Klebezetteln gekennzeichnet[8]).

Der Paketannahmedienst ist im übrigen noch dadurch vereinfacht worden, daß die Pakete nach Orten innerhalb Deutschlands seit 1901 nicht mehr mit einem Leitzettel beklebt werden[9]), daß seit 1904 die Gewichtsermittlung bei Wertpaketen nur noch nach ganzen, nicht mehr nach

---

[1]) A. V. 77 vom 6. Juli 1901 (A. 1901, S. 289).
[2]) A. V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.).
[3]) A. V. 67 vom 29. Mai 1909 (A. 1909, S. 153 ff.).
[4]) A. V. 39 vom 30. März 1901 (A. 1901, S. 143).
[5]) A. V. 32 vom 11. April 1903 (A. 1903, S. 93).
[6]) A. V. 6 vom 24. Januar 1905 (A. 1905, S. 21).
[7]) D. V. Z. 1909, S. 21 ff.
[8]) A. V. 17 vom 31. Januar 1909 (A. 1909, S. 25)
[9]) A. V. 53 vom 7. Mai 1901 (A. 1901, S. 193).

ganzen und halben Gramm stattzufinden hat[1]), und daß bei der Einlieferung von gewöhnlichen Postdienstpaketen seit 1902 von einer Gewichtsermittlung[2]) und seit 1903 von der Beifügung von Postpaketadressen[3]) abgesehen wird. Wie einschneidend diese letzte Maßregel war, mag daraus hervorgehen, daß es sich im Jahre der Einführung (1903) um rund 1 Million Postdienstpakete handelte, bei denen die Ausschreibung einer Begleitadresse erspart werden konnte[4]). Die Beifügung von Postpaketadressen ist seit 1909 auch bei den Paketen mit Barablieferungen, Barzuschüssen und Zuschüssen an Wertzeichen im Verkehr zwischen den Postanstalten untereinander und mit den Ober-Postkassen in Wegfall gekommen[5]).

Zur Verminderung des Schreibwerks sind 1901 für Nachnahmesendungen, 1904 für Einschreibbriefe, Postanweisungen und Wertsendungen besondere Einlieferungsscheine mit Vordruck für die einzelnen Arten der Sendungen eingeführt worden; ebenfalls seit 1904 dürfen Sammel-Einlieferungscheine außer bei den Postämtern I und II auch bei den Postämtern III und den Postagenturen benutzt werden[6]).

Wegen der Vereinfachung des Annahmedienstes durch Zulassung der erweiterten Vorbereitung von Sendungen der verschiedensten Art durch die Einlieferer vgl. im übrigen unter A 1 c (S. 457/458).

Eine wesentliche Vereinfachung des Ausgabedienstes besteht, abgesehen von der schon unter A 1c (S. 455) erwähnten Einführung von Schließfächern für Abholer mit lebhaftem Postverkehr, ferner noch darin, daß seit 1909 bei Postämtern mit lebhaftem Auszahlungsverkehr Postanweisungen bis 50 Mark einschließlich, soweit sie an ständige Abholer gerichtet sind, ausgezahlt werden können, ohne daß vorher der Ausgabebeamte durch Einsichtnahme in das Ankunftsbuch sich von der Übereinstimmung des geforderten Betrags mit der Eintragung im Ankunftsbuch überzeugt[7]).

### b) Abfertigungsdienst.

Unter den Vereinfachungen des Abfertigungsdienstes ist am wichtigsten die Anordnung, daß Briefe, Kästchen und Beutelstücke mit Wertangabe bis zu 600 Mark sowie Einschreibbeutelstücke seit August 1909 im Verkehr mit den Bahnposten und seit Anfang 1910 auch im Verkehr der Postämter untereinander nicht mehr einzeln, sondern nur noch summarisch (der Stückzahl nach) in die Karten einzutragen sind[8]). Wegen des schon einige Jahre früher zugelassenen gleichartigen Verfahrens bei Eintragung der Wertwagenstücke bis zu 600 Mark vgl. unter h (S. 491/492). Auch sonst sind in den Vorschriften über die Ausfüllung und Behandlung der Karten mehrfach Erleichterungen eingetreten, wie der Wegfall der Zeitangabe im Kopfe der Karte und des Vermerkes über die der Karte lose beigefügten gewöhnlichen

[1]) A. V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.).
[2]) A. V. 74 vom 15. Juli 1902 (A. 1902, S. 149/150) und A. V. 92 vom 29. Oktober 1903 (A. 1903, S. 219); D. V. Z. 1902, S. 421.
[3]) A. V. 92 vom 29. Oktober 1903 (A. 1903, S. 219) und A. V. 117 vom 14. Dezember 1904 (A. 1904, S. 311).
[4]) D. V. Z. 1903, S. 525/526.
[5]) A. V. 1 vom 30. Dezember 1908 (A. 1909, S. 1 ff.).
[6]) A. V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.); D. V. Z. 1909, S. 21 ff.
[7]) A. V. 129 vom 13. Oktober 1909 (A. 1909, S. 285).
[8]) A. V. 86 vom 3. Juli 1909 (A. 1909, S. 195) und A. V. 7 vom 12. Januar 1910 (A. 1910, S. 13 ff.).

Briefe und der in den Kartenschluß aufgenommenen gewöhnlichen Eilbriefsendungen[1]). Seit 1909 ist das nach dem Bestimmungsorte der Karte zuzutaxierende Porto nicht mehr nach den auf gewöhnlichen Briefsendungen, auf Wert- und Einschreibbriefen und auf Postpaketadressen lastenden Beträgen getrennt, sondern nur noch mit dem Gesamtbetrag in die Karten einzutragen[2]). Ebenfalls seit 1909 ist für die Zusammenstellung am Schlusse der Karten eine einfachere Fassung eingeführt[2]).

Hinsichtlich der Bücher für den Briefabfertigungsdienst wurde 1904 eine vereinfachte Führung des Abschriftbuchs für solche Postämter I zugelassen, bei denen über den Zu- und Abgang von Einschreibbriefen regelmäßig Abschlüsse gefertigt werden[3]). Von der Führung des Abschriftbuchs kann ferner seit 1909 bei Postämtern III und bei Postzweigstellen ganz abgesehen werden[4]). Auch der Führung einer Ortsgebührenkarte zur Eintragung der aufkommenden Beträge an Gebühren für unfrankierte oder unzureichend frankierte Ortsendungen bedarf es seit 1909 bei Postämtern III in der Regel nicht mehr. Die Vereinnahmung der Ortsgebühren bei diesen Ämtern kann vielmehr unmittelbar im Portoankunftsbuch auf einer besonderen Querlinie erfolgen[5]).

Zahlreiche Erleichterungen des Briefabfertigungsdienstes betreffen die Fertigung der Bunde und Beutel. 1900 wurde die Fertigung von Briefpostbunden mit Einschreibbriefen über zwischenliegende Bahnposten usw. hinweg wieder eingeführt[6]) und 1904 die Aufnahme von Einschreibbriefen in Geldkartenschlüsse zugelassen[3]). Eine wesentliche Erleichterung besteht ferner darin, daß Geldbunde, Geldposten und Geldbriefbeutel — wie seit 1907 im Wechsel- und teilweise auch im Auslandsverkehr — seit 1909 auch im inneren Verkehr allgemein nicht mehr zu wiegen sind[5]). Seit 1904 dürfen unter gewissen Beschränkungen Geldbunde sowie außerdem alle Beutel, die weder Sendungen mit Wertangabe noch Einschreibsendungen enthalten, statt mit Siegeln mit einfachen Siegelmarken verschlossen werden[3]). Gleichzeitig wurden auch bei den Orts-Postanstalten die ersten Versuche mit dem seit 1903 im Bahnpostdienste zugelassenen Verschlusse von Geldbriefbeuteln durch Plomben angestellt[7]). Ebenfalls seit 1904 dürfen außer Drucksachen auch andere Briefsendungen in Beuteln ohne Karte über zwischenliegende Bahnposten hinweg versandt werden[3]). Ganz kürzlich ist ferner die Versendung von sogenannten »Bedarfs-Einschreibkartenschlüssen« neu eingeführt worden, die von solchen Postanstalten und Bahnposten, bei denen häufig umfangreiche eingeschriebene Briefsendungen in größerer Zahl nach dem Auslande vorliegen, auf die den Austausch mit dem betreffenden fremden Lande vermittelnde Postanstalt oder Bahnpost zu fertigen sind[8]).

Vereinfachungen in der Behandlung der einzelnen Sendungen sind noch dadurch eingetreten, daß seit 1904 die Abfertigungsbeamten die richtige Vereinnahmung des vom Annahmebeamten vorgezeichneten bar erhobenen Frankos nicht mehr zu prüfen und auf die unzureichend

---

[1]) A. V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.) und A. V. 11 vom 8. Februar 1906 (A. 1906, S. 29).

[2]) A. V. 67 vom 29. Mai 1909 (A. 1909, S. 153 ff.).

[3]) A. V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.).

[4]) A. V. 1 vom 30. Dezember 1908 und 24 vom 15. Februar 1909 (A. 1909, S. 1 ff. und S. 41).

[5]) A. V. 1 vom 30. Dezember 1908 (A. 1909, S. 1 ff.).

[6]) A. V. 88 vom 7. Juli 1900 (A. 1900, S. 295 ff.).

[7]) A. V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.); D. V. Z. 1906, S. 647.

[8]) G. V. 22 vom 5. April 1910.

frankierten Briefe nach dem Inlande, die das einfache Briefgewicht übersteigen, in der linken oberen Ecke nicht mehr die Zahl »2« niederzuschreiben haben[1]).

Ferner wurde auf eine Verbesserung der Leitbehelfe hingewirkt. U. a. kamen 1904 die alphabetisch eingerichteten Leitübersichten in Wegfall; statt dessen werden bei Abfertigungsstellen mit schwierigen Leitverhältnissen auf Pappe gezogene Postleitkarten ausgehängt[1]). 1906 wurde die als Beiheft zum Amtsblatte des Reichs-Postamts erscheinende »Leitübersicht für Briefsendungen nach überseeischen Ländern« zweckentsprechender eingerichtet[2]).

Zur besseren Ausgestaltung des Briefabfertigungsdienstes und zur Verminderung der Kartenschlüsse ist in größeren Städten die Zentralisierung dieses Dienstzweigs bei einer Ortspostanstalt, möglichst der Bahnhofs-Postanstalt, angestrebt worden[3]). Durch die neuerdings eingetretene wesentliche Vermehrung der besonderen Drucksachen-Verteilungstellen zur Bearbeitung nicht eiliger Massendrucksachen ist eine wirksame Entlastung der Bahnposten und eine erhebliche Erleichterung des sonstigen Briefabfertigungsdienstes bei zahlreichen Postanstalten erzielt worden. Während 1900 erst 9 derartige Drucksachen-Verteilungstellen vorhanden waren[4]), wurde ihre Zahl vom 1. Juni 1908 ab auf 24 erhöht[5]).

### c) Entkartungsdienst.

Das Schreibwerk bei den Entkartungstellen ist 1904 dadurch eingeschränkt worden, daß es in den Ladezetteln der handschriftlichen Angabe der Ankunftszeit nur noch bei erheblichen Abweichungen von der planmäßigen Ankunftszeit bedarf, und daß beim Fehlen nachzuweisender Sendungen oder beim Fehlen der Karte die eingegangenen Einschreibbriefsendungen nicht mehr einzeln in die Karte oder in das anzufertigende Doppel der Karte einzutragen sind[1]).

In den Vorschriften über die Eröffnung der Kartenschlüsse und die Besichtigung der eingegangenen Sendungen sind folgende Erleichterungen eingetreten. Seit 1904 können Beutel ohne Karte durch einen Unterbeamten selbständig und Geldbunde durch einen Unterbeamten unter Aufsicht eines Beamten geöffnet werden; ferner ist beim Öffnen der Zeitungsäcke eine genaue Prüfung ihres Inhalts nicht mehr erforderlich. Ebenfalls seit 1904 wird bei beschädigt eingehenden Einschreibbriefen eine Ermittlung des Gewichts nicht mehr vorgenommen und im übrigen von der Führung von Gewichtsbüchern durch die nachwiegenden Unterbeamten abgesehen[1]). Wegen der gänzlichen Beseitigung des Wiegens der Geldbunde usw. vgl. vorstehend unter b (S. 484). Das Nachwiegen der eingegangenen Wertwagenstücke wurde 1907 auf Geldsendungen, beschädigte Sendungen und Pakete mit Wertangabe von mehr als 600 Mark beschränkt[6]) und die gleiche Erleichterung später auch für das Nachwiegen von Wertbeutelstücken eingeführt[7]). Die Prüfung der richtigen Frankierung der eingegangenen Postpaketadressen kann seit 1904 u. U. bis nach Aushändigung der Pakete hinausgeschoben werden[1]). Muß die Zutaxe berichtigt werden, so be-

[1]) A. V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.).
[2]) A. V. 113 vom 21. Oktober 1906 (A. 1906, S. 270).
[3]) Vgl. hierüber D. V. Z. 1902, S. 342/343 und S. 598.
[4]) D. V. Z. 1900, S. 165/166.
[5]) G. V. 26 vom 18. Mai 1908 und 32 vom 24. September 1909; D. V. Z. 1908, S. 123 ff.
[6]) D. V. Z. 1908, S. 2.
[7]) D. V. Z. 1909, S. 21 ff.



darf es der Hinzuziehung eines Zeugen nur noch dann, wenn die Zutaxe auf einen niedrigeren Betrag festgestellt wird[1]). Bei der Entkartung nachträglich ermittelte, nicht zutaxierte Beträge werden zur Vermeidung der mit der Berichtigung der Karten verbundenen umständlichen Arbeit bei den Postämtern I seit 1903[2]) und bei den Postämtern II und u. U. auch den Postämtern III seit 1909[3]) überhaupt nicht mehr in den Karten nachgetragen, sondern in einer monatlich zu führenden »Nachtaxe« vereinnahmt.

Im bedeutenden Umfange wurde auch die Führung der Bücher der Entkartungsstellen eingeschränkt oder vereinfacht, so u. a. 1904 durch die Beseitigung der Eingangsverzeichnisse für Beutelstücke, durch die Vereinfachung des Portoabschlusses und durch den Wegfall der Spalte »Gegenstand« in den Lagerbüchern über Wert- und Einschreibsendungen[1]). Die Verpflichtung zur Angabe des Empfängers in diesen Lagerbüchern bei Sendungen vom Auslande wurde gleichzeitig auf solche Fälle beschränkt, in denen Aufgabeort und Aufgabenummer nicht zu entziffern sind[1]). Seit 1909 kann ferner davon abgesehen werden, in den Lagerbüchern bei Eintragung der Einschreibbriefe die Post zu bezeichnen, mit der die Briefe eingegangen sind[4]). Seit 1903 ist für Einschreibbriefe an große Banken und Firmen die Führung besonderer Lagerbücher zugelassen, die so eingerichtet sind, daß die Eintragungen mit Tintenstift unter Benutzung von Durchdruckpapier auf dem ersten Blatte niedergeschrieben werden, das zweite, am Rande durchlochte Blatt aber, auf dem die Eintragungen des ersten Blattes durchgedruckt sind, abgetrennt und als Ablieferungschein benutzt werden kann[5]). Hinsichtlich der Führung der Ankunftsbücher für Postanweisungen ist nachgegeben worden 1904: daß mehrere Postanweisungen von gleichem Betrag an denselben Empfänger unter einer Nummer gebucht werden können, sowie daß für solche Empfänger, die täglich eine größere Zahl von Postanweisungen erhalten, besondere Ankunftsbücher geführt werden[1]), 1907: daß bei Postämtern I und II u. U. die getrennte Buchung der Postanweisungen nach solchen, die aus dem vergangenen, und solchen, die aus dem neuen Monate herrühren, unterbleiben darf[6]), und 1909: daß die an Soldaten bis zum Feldwebel und Wachtmeister einschließlich aufwärts eingehenden Postanweisungen an Orten, wo die Abholung durch die Truppenteile erfolgt, überhaupt nicht mehr in das Ankunftsbuch eingetragen werden[7]). Bei Erledigung von Anfragen im letzten Falle wird e. F. auf die Ausgabebücher der Truppenteile zurückgegangen. In den Ankunftsbüchern über Nachnahmesendungen ist 1902 die Eintragung des Namens und der Wohnung des Absenders sowie des Tages der Zahlung des Nachnahmebetrags und in den Ankunftsbüchern über Postaufträge gleichzeitig die Eintragung des Tages der Erledigung in Wegfall gekommen[8]). Seit 1904 ist es auch nicht mehr erforderlich, in den Ankunftsbüchern über Nachnahmesendungen den Grund der Nach- oder Rücksendung einer Nachnahmesendung anzugeben[1]). Ferner können seit 1909 mehrere Postaufträge, die infolge Zahlungsverweigerung oder Nichteinlösung gleich-

---

1) A. V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.).
2) G. V. 5 vom 12. Januar 1903; A. V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.).
3) A. V. 67 vom 29. Mai 1909 (A. 1909, S. 153 ff.).
4) A. V. 1 vom 30. Dezember 1908 (A. 1909, S. 1 ff.).
5) D. V. Z. 1903, S. 355; 1904, S. 425 und 504; 1906, S. 6; A. V. 67 vom 29. Mai 1909 (A. 1909, S. 153 ff.).
6) A. V. 52 vom 3. Juni 1907 (A. 1907, S. 125).
7) A. V. 129 vom 13. Oktober 1909 (A. 1909, S. 285).
8) A. V. 35 vom 10. April 1902 (A. 1902, S. 77).

zeitig an denselben Absender zurückzusenden sind, gemeinsam unter einem Umschlage verschickt werden[1]). Schließlich ist ganz kürzlich für Postämter, die einen größeren Nachnahmeverkehr zu bewältigen haben, eine außerordentlich weitgehende Vereinfachung in der Behandlung angekommener Nachnahmesendungen eingeführt worden, die u. a. darin besteht, daß die zu bestellenden Nachnahmesendungen nicht mehr in das Ankunftsbuch, sondern unmittelbar in Nachnahme-Bestellungsbücher eingetragen werden, daß die Frankierung der Postanweisungen zu den eingelösten Nachnahmen durch die bestellenden Boten statt durch den Annahmebeamten erfolgt, sowie daß eine große Anzahl von Vermerken in den Ankunfts-, Annahme- und Bestellungsbüchern unterbleiben kann[2]).

Auf den Ablieferungscheinen zu Wert- und Einschreibsendungen ist seit 1904 die Höhe des auf den Sendungen verrechneten Frankos nicht mehr anzugeben; beim Fehlen von Postpaketadressen zu Wert- und Einschreibpaketen sind nicht mehr besondere Ablieferungscheine auszufertigen, der Empfänger hat vielmehr auf der Rückseite der Notadresse zu quittieren[3]). 1909 ist ferner die Ausfertigung von Ablieferungscheinen zu Wert- und Einschreibsendungen an die Verkehrsämter in Wegfall gekommen[4]). Auch werden seit 1904 die Ablieferungscheine nur noch dann mit dem Ankunftstempel bedruckt, wenn sie ohne die zugehörenden Sendungen bestellt werden sollen, oder wenn es sich um Sendungen an Abholer handelt[3]).

Im übrigen wurde das Stempelgeschäft bei den ankommenden Sendungen im folgenden Umfang eingeschränkt. Die Bedruckung mit dem Ankunftstempel ist in Wegfall gekommen 1904 bei Zustellungsurkunden, bei Sendungen nach dem eigenen Bestellbezirke der Aufgabe-Postanstalten und bei den am 31. Dezember und 1. Januar eingelieferten Sendungen[3]), 1906 bei Ansichts-Postkarten mit schriftlichen Mitteilungen auf der Vorderseite[5]), 1907 auch bei anderen Postkarten, die auf dem linken Teile der Vorderseite schriftliche Mitteilungen enthalten[6]), 1908 bei sämtlichen nicht mit Nachnahme belasteten Postkarten und bei den an Post- und Telegraphen-Dienststellen gerichteten Dienstbriefen[7]) und 1909 bei allen gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefen mit Ausnahme der Nachnahmesendungen und der Postaufträge[8]). Nur für Einschreib- und Eilbriefe wurde die Bedruckung mit dem Ankunftstempel vom 1. Januar 1910 ab wieder eingeführt[9]). Vgl. auch den Aufsatz auf S. 49 ff.

Unter den Vereinfachungen des Entkartungsdienstes ist schließlich noch zu erwähnen, daß das für Postämter I und II vorgeschriebene vereinfachte Verfahren für die Bescheinigung zu entlastender Beträge 1909 auch auf alle diejenigen Postämter III ausgedehnt wurde, bei denen neben dem Vorsteher unmittelbar aus der Postkasse besoldete Beamte oder Postgehilfen auf Vergütung beschäftigt sind[4]), und daß es bei nachzusenden-

---

[1]) A. V. 67 vom 29. Mai 1909 (A. 1909, S. 153 ff.).
[2]) D. V. Z. 1910, S. 171.
[3]) A. V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.).
[4]) A. V. 1 vom 30. Dezember 1908 (A. 1909, S. 1 ff.).
[5]) A. V. 86 vom 30. Juli 1906 (A. 1906, S. 207).
[6]) A. V. 91 vom 17. September 1907 (A. 1907, S. 255).
[7]) A. V. 133 vom 8. Dezember 1908 (A. 1908, S. 327).
[8]) A. V. 38 vom 16. März 1909 (A. 1909, S. 71).
[9]) A. V. 161 vom 21. Dezember 1909 (A. 1909, S. 339).

den Briefsendungen seit 1904 nicht mehr erforderlich ist, vor den Namen des neuen Bestimmungsorts den Vermerk »Nachzusenden nach...« zu setzen[1]). Ferner gehört hierher noch die vom 1. Januar 1902 ab zur Ausführung gekommene wesentliche Vereinfachung des Verfahrens bei Einsendung unbestellbarer Briefe an die Ausschüsse für unbestellbare Postsendungen (Einsendung der gewöhnlichen Briefsendungen ohne Verzeichnis und Anschreiben und der Wert- und Einschreibbriefsendungen auf Grund nur je eines Verzeichnisses ohne Beifügung von Doppeln dieser Verzeichnisse u. dgl. m.)[2]).

d) Bestelldienst.

Die Abfertigung der bestellenden Boten ist seit 1904 durch Einführung gemeinschaftlicher Bestellungsbücher für sämtliche oder mehrere Besteller erleichtert worden[3]). Neuerdings dürfen auch die Verzeichnisse der im Bestellbezirk ansässigen Handelsfirmen usw. für mehrere Besteller gemeinschaftlich angelegt werden[4]). Eine erhebliche Beschleunigung in der Abfertigung der bestellenden Boten wurde erzielt durch das 1902 eingeführte vereinfachte Verfahren in der Erhebung der Zustellungsgebühren für Briefe mit Zustellungsurkunde (Entrichtung sämtlicher Gebühren auf einmal, und zwar bei frankierten Sendungen durch den Absender bei der Einlieferung, bei unfrankierten Sendungen durch den Empfänger bei der Aushändigung). Infolge des neuen Verfahrens der Gebührenverrechnung konnte die zeitraubende Zuschrift der Briefe mit Zustellungsurkunde an die bestellenden Boten und die Rückschrift der vollzogenen Urkunden durch diese ganz beseitigt werden[5]). Weiter wurde 1904 das Nachwiegen lagernder Wertsendungen bei der Übergabe an die bestellenden Boten eingeschränkt[1]) und 1908 das Verfahren der Quittungsleistung in den Bestellungsbüchern bei Übernahme nur einer Sendung erleichtert[6]). Seit 1900 ist im weiteren die Vorzeichnung des Bestellgeldes auf der Rückseite der Postpaketadressen sämtlicher Inlands- und der zollfreien Auslandspakete und seit 1901 die Führung besonderer Nummernstempel durch die bestellenden Boten größerer Postanstalten in Wegfall gekommen[7]).

Um den Briefträgern das Ordnen der abzutragenden Sendungen zu erleichtern, wurde 1905 allgemein die Beschaffung von sogenannten Briefstellblöcken (aus Gußeisen, hartem Holze oder Werkstein) als Hilfsmittel beim Aufstellen der Briefsendungen zugelassen[8]).

Der Erwähnung bedürfen noch die im Zusammenhange mit den allgemeinen Bestrebungen auf Erweiterung der Sonntagsruhe getroffenen Maßnahmen zur Einschränkung des Bestelldienstes an Sonn- und Feiertagen. Zunächst wurde 1904 die Vorzeigung von Postkarten und Drucksachenkarten mit Nachnahme und vom 1. Februar 1906 ab die Vorzeigung von sämtlichen Briefsendungen mit Nachnahme auf solche Fälle beschränkt, in denen der Absender dies durch einen Vermerk in der Aufschrift

---

[1]) A.V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.).
[2]) D.V.Z. 1901, S. 567 ff.
[3]) A.V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.) und A.V. 67 vom 29. Mai 1909 (A. 1909, S. 153 ff.).
[4]) A.V. 6 vom 14. Januar 1910 (A. 1910, S. 9/10).
[5]) A.V. 147 vom 12. Dezember 1901 (A. 1901, S. 474 ff.); D.V.Z. 1901, S. 467.
[6]) A.V. 76 vom 7. Juli 1908 (A. 1908, S. 215 ff.).
[7]) A.V. 92 und 174 vom 15. Juli und 18. Dezember 1900 (A. 1900, S. 310 und 515 ff.).
[8]) G.V. 33 vom 23. Juni 1905; D.V.Z. 1905, S. 346.

ausdrücklich verlangte[1]). Die gänzliche Einstellung der Abtragung von Briefsendungen mit Nachnahme an Sonn- und Feiertagen — ausgenommen natürlich die durch Eilboten zu bestellenden Sendungen — erfolgte dann vom 1. Dezember 1906 ab[2]), nachdem inzwischen die Aufhebung der Sonntags-Paketbestellung (in Berlin vom 18. Juni 1905 ab, im übrigen Reichs-Postgebiete vom 1. Februar 1906 ab)[3]) und die Aufhebung der Sonntags-Geldbestellung (vom November 1906 ab)[4]) voraufgegangen war. Seit 1905 findet ferner am Oster- und Pfingstsonntag allgemein nur eine einmalige Briefbestellung statt[5]).

### e) Zeitungsdienst.

In der Führung der für den Zeitungsdienst vorgeschriebenen Bücher sind namentlich in neuester Zeit wesentliche Erleichterungen eingetreten. 1909 wurde das »Zeitungs-Bestellungs- und Verteilungsbuch« durch das »Zeitungs-Absatzbuch« und das »Zeitungs-Bestellungsbuch für Verlags-Postanstalten« durch das »Zeitungs-Verlagsbuch« ersetzt und den beiden neuen Büchern eine erheblich einfachere Einrichtung gegeben[6]). Seit dem 1. Juli 1909 kann in beiden Büchern die für ein Vierteljahr gemachte Aufstellung auch für das nächste Vierteljahr und u. U. noch länger benutzt werden[7]). Seit demselben Zeitpunkte bedarf es der getrennten Aufführung der Zeitungsexemplare für gewonnene Bezieher und für Tausch- und Freiexemplare im Zeitungs-Verlagsbuch, im Zeitungs-Kontobuch und in der Zeitungs-Gebührenrechnung dann nicht mehr, wenn der Amtsvorsteher eine solche für entbehrlich hält[7]). Ebenfalls seit 1909 kann von der Einzeleintragung der Exemplare für gewonnene Bezieher und der Tausch- und Freiexemplare in das Zeitungs-Absatzbuch nach Anordnung des Amtsvorstehers abgesehen werden, wenn gleichzeitig Exemplare für eine größere Zahl von Beziehern durch ein Lieferungschreiben bestellt werden[6]). 1909 ist ferner die Führung des Zeitungs-Eingangsbuchs zur Kontrolle des richtigen Einganges unregelmäßig erscheinender Zeitungen in Wegfall gekommen und die Führung besonderer Zeitungskassenbücher für den Zeitungsverlag zugelassen worden[6]). Vom 1. Juli 1909 ab wurde weiter nachgegeben, daß die summarische Vereinnahmung der vom Bestellpersonal eingezogenen Bezugs- und Bestellgelder im Zeitungskassenbuch auch unter Hinweis auf die Merkbogen der Besteller stattfinden kann, die dann ebenso wie die Bestellzettel Anlagen zum Zeitungskassenbuche zu bilden haben[7]). Von sonstigen Maßnahmen, die sich durch die starke Zunahme der Anmeldungen von Zeitungsexemplaren für gewonnene Bezieher (Verlegerexemplare) notwendig machten, sei noch erwähnt, daß seit dem 1. Juli 1909 das für Verlegerexemplare von den Zeitungsempfängern einzuziehende Bestellgeld in Nachweisungen (Anlagen zum Zeitungskassenbuche) zusammengefaßt und den bestellenden Boten zur Einziehung in einfacher Weise in der Portospalte der Abrechnungsbücher zugeschrieben werden darf[7]), daß seit dem 1. Januar 1910 die Lieferungschreiben über Verlegerexemplare von den Absatz-Postanstalten nicht mehr am Schlusse der Bezugszeit zu Prüfungszwecken an die den Verlags-Postanstalten vorge-

---

[1]) A. V. 35 vom 15. März 1904 (A. 1904, S. 86/87) und A. V. 6 vom 18. Januar 1906 (A. 1906, S. 17); D. V. Z. 1906, S. 598.

[2]) A. V. 123 vom 15. November 1906 (A. 1906, S. 293).

[3]) Archiv 1906, S. 529ff.; D. V. Z. 1905, S. 248 und 597.

[4]) A. V. 108 vom 10. Oktober 1906 (A. 1906, S. 259); D. V. Z. 1906, S. 511.

[5]) D. V. Z. 1904, S. 534.

[6]) A. V. 12 vom 10. Januar 1909 (A. 1909, S. 13/14).

[7]) A. V. 67 vom 29. Mai 1909 (A. 1909, S. 153ff.).

setzten Ober-Postdirektionen einzusenden sind[1]), und daß in den Lieferungschreiben über Verlegerexemplare seit Februar 1910 nicht mehr die Gesamtzahl der vom Verleger für die laufende Bezugszeit angemeldeten Exemplare angegeben zu werden braucht[2]).

Im übrigen sind auf dem Gebiete der Abwicklung des Zeitungsdienstes noch folgende Verbesserungen zu verzeichnen. Die Formulare zu Zeitungsbestellungen und Zeitungsfehlmeldungen wurden 1901[3]) und die Formulare zu Zeitungs-Überweisungen 1906[4]) vereinfacht. 1907 kam die Vorschrift in Wegfall, daß die im Laufe eines Vierteljahrs an dieselbe Verlags-Postanstalt zu richtenden Zeitungsbestellungen mit fortlaufender Nummer zu versehen sind[5]). Die Bestimmungen über den Vertrieb des Reichsgesetzblatts, der preuß. Gesetzsammlung und der preuß. Regierungsamtsblätter[6]) und die Vorschriften über den Geschäftsverkehr der Postanstalten mit dem Post-Zeitungsamte[7]) wurden mehrfach vereinfacht. U. a. bedarf es seit 1902 der Einsendung von Probeblättern neuer Zeitungen an das Postzeitungsamt nicht mehr[8]). Endlich sei noch erwähnt, daß ebenfalls 1902 die Aufbewahrungsfrist für unbestellbare oder nicht abgeholte Zeitungsexemplare allgemein von 4 Wochen auf 14 Tage herabgesetzt wurde[8]).

### f) Packkammerdienst.

Auch im Packkammerdienst entfällt die größte Zahl der Vereinfachungen auf die Führung der Bücher. 1900 kam im Lagerbuche für gewöhnliche Pakete die Spalte »Quittung des Ausgabebeamten« in Wegfall[9]). Gleichzeitig fanden bei größeren Ämtern die ersten Versuche statt, ob nicht u. U. überhaupt von der Führung eines Lagerbuchs für gewöhnliche Pakete an Abholer abgesehen werden könne[10]). 1904 wurden dann die Ober-Postdirektionen und von 1909 ab die Vorsteher der Postämter I ermächtigt, nach ihrem Ermessen die Führung von Lagerbüchern für Abholer-Pakete aufzuheben[11]). Packkammerbücher werden seit dem 1. November 1900 allgemein[12]) und Verzeichnisse der fehlenden und überzähligen Pakete seit dem 1. April 1904 bei den Postämtern III nicht mehr geführt[13]). Auch in der Führung der letztgenannten Verzeichnisse durch die anderen Ämter traten mehrfache Vereinfachungen ein[14]). U. a. brauchen

[1]) A.V. 135 vom 24. Oktober 1909 (A. 1909, S. 291 ff.).
[2]) A.V. 27 vom 17. Februar 1910 (A. 1910, S. 53).
[3]) G.V. 61 vom 20. Juni 1901.
[4]) A.V. 47 vom 4. Mai 1906 (A. 1906, S. 96).
[5]) A.V. 24 vom 16. März 1907 (A. 1907, S. 61).
[6]) A.V. 59 und 114 vom 4. Juni und 13. Oktober 1902 (A. 1902, S. 123 und 223/224) und A.V. 116 vom 20. September 1909 (A. 1909, S. 253/254).
[7]) A.V. 21 vom 6. März 1902 (A. 1902, S. 45 ff.) und A.V. 12 vom 10. Januar 1909 (A. 1909, S. 13/14).
[8]) A.V. 21 vom 6. März 1902 (A. 1902, S. 45 ff.).
[9]) A.V. 61 vom 24. April 1900 (A. 1900, S. 203).
[10]) D.V.Z. 1900, S. 444/445.
[11]) A.V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.) und A.V. 1 vom 30. Dezember 1908 (A. 1909, S. 1 ff.).
[12]) A.V. 140 vom 10. Oktober 1900 (A. 1900, S. 431/432).
[13]) A.V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.).
[14]) A.V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.); D.V.Z. 1904, S. 173; 1909, S. 557.

in diese Verzeichnisse unrichtig abgewiesene Pakete seit 1904 nicht mehr eingetragen zu werden[1]).

Von sonstigen Vereinfachungen im Packkammerdienst ist noch anzuführen, daß seit 1904 für die richtige Leitung und Absendung der Pakete u. U. ausschließlich Unterbeamte verantwortlich gemacht werden dürfen[1]), und daß ebenfalls seit 1904 Paketsäcke nicht mehr versiegelt werden müssen, sondern mit Siegelmarken und seit 1905 auch durch einfache Verschnürung verschlossen werden können[2]).

g) Zuschriften im inneren Betriebe.

Weggefallen sind 1900 die Zuschreibung der Paketadressen von der Annahme zur Abfertigung und die Zuschreibung der gewöhnlichen Pakete zwischen den einzelnen Dienststellen, sofern sie nicht mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse erforderlich erscheint[3]). Ferner ist bei Überweisung von Postanweisungen von der Entkartung zur Bestellung und Ausgabe seit 1900 eine Empfangsbescheinigung nicht mehr zu erteilen[4]). Im übrigen braucht seit 1904 im inneren Betriebe nicht mehr über die Stückzahl der einzelnen Gattungen von Sendungen, sondern nur noch über die Gesamtstückzahl der nachzuweisenden Sendungen quittiert zu werden[1]). Ebenfalls seit 1904 ist bei Portozuschriften die Wiederholung des zugeschriebenen Betrags in Buchstaben und bei der Zuschrift von Nachnahme-Postanweisungen zur Annahmestelle die Wiederholung des Gesamtbetrags der gleichzeitig zugeschriebenen Postanweisungen durch die Annahmebeamten weggefallen[1]). Die Übernahme der von einer Zweigkasse ausgezahlten Rentenquittungen durch die Hauptkasse am Monatsende erfolgt seit 1908 ohne Quittungsleistung lediglich auf Grund der Abrechnung der Zweigkasse mit der Hauptkasse[5]). Regelmäßig beim Dienstwechsel zu übergebende Gegenstände (Dienstsiegel, Stempel, Schlüssel usw.) werden seit 1904 nicht mehr bei jeder Übergabe einzeln, sondern auf Grund eines Verzeichnisses zugeschrieben, auf das bei der Übergabe Bezug zu nehmen ist[1]). Auch sind Postaufträge seit 1904 im Übergabebuche nur noch nach der Nummer des Ankunftsbuchs aufzuführen[1]).

Wegen des für den Berliner Ortsverkehr eingeführten besonderen vereinfachten Verfahrens bei der Zuschrift von Beträgen an Porto und Ortsgebühren vgl. auch Archiv 1905, S. 544 ff.

h) Übergabe-, Lade- und Bahnpostdienst.

Eine grundlegende Vereinfachung des Übergabedienstes brachte die am 1. November 1900 in Kraft getretene Anordnung, daß im Eisenbahnpostverkehr gewöhnliche Pakete nicht mehr zu zählen sind[6]). Eine weitere Vereinfachung bestand darin, daß seit dem 1. Februar 1900 die Wertgrenze, bis zu der Wagenstücke mit Wertangabe im Eisenbahnpostbetriebe summarisch (der Stückzahl nach) übergeben werden können, von 400 auf 600 Mark erhöht wurde[7]). Auch die Eintragung der Wagenstücke mit Wertangabe bis zu 600 Mark und der Einschreibwagenstücke in die

[1]) A. V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.).
[2]) A. V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.); D. V. Z. 1909, S. 21 ff.
[3]) A. V. 70 und 140 vom 2. Mai und 10. Oktober 1900 (A. 1900, S. 213 und 431/432).
[4]) A. V. 82 vom 18. Juni 1900 (A. 1900, S. 251).
[5]) A. V. 34 vom 17. März 1908 (A. 1908, S. 77 ff.).
[6]) A. V. 140 vom 10. Oktober 1900 (A. 1900, S. 431/432); D. V. Z. 1900, S. 446.
[7]) A. V. 11 vom 15. Januar 1900 (A. 1900, S. 27/28).

Ladezettel erfolgt, nachdem sich die in dieser Richtung seit 1902 zunächst nur während der Weihnachtszeit und anfangs nur unter Beschränkung der Wertgrenze auf 50 Mark angestellten Versuche bewährt hatten, seit 1906 im Eisenbahnpostbetrieb allgemein nur summarisch[1]). Ebenso werden dringende Pakete seit 1903 während der Weihnachtszeit und seit 1904 allgemein nur noch summarisch[2]) und bloßgehende Zeitungspakete seit 1904 überhaupt nicht mehr[3]) in die Ladezettel eingetragen.

In der Ausfüllung der Ladezettel traten im übrigen noch mehrfache andere Erleichterungen ein, u. a. 1900 dadurch, daß den Bahnposten gestattet wurde, von der handschriftlichen Angabe von Jahr, Monat, Tag und Stunde in den von ihnen ausgehenden Abgangs-, Eingangs- und Übergangszetteln abzusehen[4]) (wegen der später — 1904 — für die Orts-Postanstalten getroffenen gleichartigen Einrichtung s. unter b S. 483), und 1904 dadurch, daß an Stelle der Abgangs-, Eingangs- und Übergangszettel ein einheitliches Formular zum Ladezettel eingeführt wurde[3]). Ebenfalls seit 1904 wird bei den Posten auf gewöhnlicher Straße in den Eingangszetteln kein Nachweis mehr über die zur Versendung kommenden leeren Beutel geführt[3]). Eine weitgehende Beschränkung erfuhr die Fertigung von Ladezetteln neuerdings durch die Vorschrift, daß im Eisenbahnpostverkehr besondere Paketladezettel nur noch insoweit auszutauschen sind, als sie zur Abweisung dringender Pakete dienen[5]).

Die Quittungsleistung bei der Übergabe wurde 1904 auch für Posten auf Landstraßen, ausgenommen wenn es sich um Privat-Personenfuhrwerke handelt, gänzlich beseitigt[3]). Auf die Führung eines Frachtbuchs, für das 1904 ein neues einheitliches Formular eingeführt worden war[3]), kann seit 1909 nach dem Ermessen des Amtsvorstehers ganz verzichtet werden[6]).

Von großer Bedeutung sind auch die für die Wahrnehmung des Dienstes innerhalb der Bahnpostwagen zugelassenen Erleichterungen. 1905 wurde nachgegeben, daß an Unterwegsorten mit einfachen Übergabeverhältnissen auch bei Bahnposten mit Beamtenbegleitung der Austausch der Ladungsgegenstände durch den Bahnpostschaffner selbständig (statt bisher unter Aufsicht des Beamten) wahrgenommen werden darf[7]). Seit 1909 können ferner in den Bahnposten die summarisch zu behandelnden Einschreibwagenstücke und Wagenstücke mit Wertangabe bis zu 600 Mark von den Unterbeamten unter eigener Verantwortlichkeit bearbeitet werden[8]). Ebenfalls seit 1909 werden weiter solche Schaffnerbahnposten, die mit mindestens zwei Unterbeamten besetzt sind, außer zur Umarbeitung von Einschreib- und Wertwagenstücken auch zur Umarbeitung von Wertbriefen, Kästchen mit Wertangabe und Wert- und Einschreibbeutelstücken — und zwar ohne Festsetzung einer Höchstwertgrenze — herangezogen[9]).

---

[1]) D. V. Z. 1902, S. 524/525; 1903, S. 558/559; 1904, S. 545; 1906, S. 541; 1908, S. 437; A. V. 86 vom 5. August 1908 (A. 1908, S. 232).
[2]) G. V. 63 vom 15. November 1903; A. V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.).
[3]) A. V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.).
[4]) A. V. 107 vom 4. August 1900 (A. 1900, S. 334).
[5]) A. V. 22 vom 12. Februar 1910 (A. 1910, S. 44).
[6]) A. V. 1 vom 30. Dezember 1908 (A. 1909, S. 1 ff.).
[7]) A. V. 124 vom 8. Dezember 1905 (A. 1905, S. 257/258).
[8]) A. V. 134 vom 23. Oktober 1909 (A. 1909, S. 291).
[9]) G. V. 29 vom 18. August 1909.

Dadurch hat die Zahl der von den Postanstalten und Bahnposten über anschließende Schaffnerbahnposten hinweg zu fertigenden Geldkartenschlüsse eine sehr erhebliche Einschränkung erfahren. Im übrigen ist der Bahnpostdienst noch vereinfacht worden 1903 durch die Zulassung des Plombenverschlusses für die von Beamtenbahnposten zu fertigenden Brief- und Geldbriefbeutel und Geldkurssäcke[1]) und 1904 durch den Wegfall der Vorschrift, daß bei Eintragung der den Bahnposten unrichtig zugehenden Einschreibbriefe in die Karten Angaben über den Sachverhalt niederzuschreiben sind[2]).

Einen wichtigen Platz unter den Verbesserungen des Bahnpostdienstes nehmen ferner die fortgesetzten Neuerungen im Bau und in der Ausrüstung der Bahnpostwagen ein. Es sei hier nur kurz hingewiesen auf die Ausstattung der Bahnpostwagen mit Wasserbehältern, mit Niederdruck-Dampfheizung, mit elektrischer Beleuchtung, mit Lüftungs-Vorrichtungen, Kleiderschränken usw.[3]), auf die Beschaffung von Schlafsäcken für die Bahnpostbeamten[4]) sowie auf die Einstellung von vierachsigen statt bisher dreiachsigen[5]) und weiter von 17 m langen statt bisher höchstens 12 m langen Bahnpostwagen[6]) in die Schnellzüge, von denen die 17 m langen Wagen zur besseren Verwendung in den Durchgangszügen zum Teil mit Seitengang versehen sind.

Der Erwähnung bedarf schließlich an dieser Stelle noch, daß neuerdings ein vereinfachtes Verfahren für die Beschaffung, Einstellung, Bezeichnung und Unterhaltung der für den Bahnpostbetrieb erforderlichen Beutel angeordnet worden, das am 1. Juli 1910 in Kraft getreten ist und voraussichtlich eine erhebliche Beschleunigung des Umlaufs der Beutel und somit auch eine Verminderung des Beutelbestandes zur Folge haben wird[7]).

### i) Verkehr mit den Postagenturen und Dienst bei den Postagenturen.

Hinsichtlich der Ausfüllung der Überweisungskarten auf Postagenturen wurde 1900 nachgegeben, daß die gewöhnlichen Pakete nur noch nach der Stückzahl[8]), ferner 1904, daß die Postanweisungen nur noch nach Betrag, die Einschreibbriefe nur noch nach Aufgabenummer und Aufgabeort, die Wertbriefe nur noch nach Betrag und Aufgabeort und die Postpaketadressen überhaupt nicht mehr eingetragen werden[2]). Seit dem 1. April 1910 ist auch die Eintragung der Postanweisungen in die Überweisungskarten ganz beseitigt worden[9]). Seit 1904 ist es ferner nicht mehr erforderlich, sämtliche in die Beutel auf Postagenturen verpackten Gegenstände zu zählen und ihre Zahl am Schlusse der Überweisungskarte aufzuführen; auch kam gleichzeitig die Vorschrift in Wegfall, daß im Verkehr mit Postagenturen stets eine Abschrift der Karte zurückzubehalten ist[2]). Ebenfalls seit 1904 ist es gestattet, daß Wertbriefe und Wertbeutelstücke, die früher stets

[1]) G.V. 60 vom 5. Oktober 1903.
[2]) A.V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.).
[3]) D.V.Z. 1906, S. 55/56 und 583; wegen der Beleuchtung der Bahnpostwagen s. auch D.V.Z. 1902, S. 605/606 und 1905, S. 422/423 und 435 ff.
[4]) D.V.Z. 1907, S. 459.
[5]) D.V.Z. 1905, S. 1; 1906, S. 2.
[6]) D.V.Z. 1907, S. 76 und 455/456; 1908, S. 344/345.
[7]) G.V. 11 vom 19. Februar 1910; D.V.Z. 1910, S. 147/148.
[8]) A.V. 79 vom 8. Juni 1900 (A. 1900, S. 243).
[9]) A.V. 50 vom 23. März 1910 (A. 1910, S. 95).



auf dem Wege über die Abrechnungs-Postanstalt geleitet werden mußten, zwischen Bahnposten und Postagenturen unmittelbar ausgetauscht werden[1]). Seit dem 1. April 1910 kann ferner im Verkehr zwischen Bahnposten und Postagenturen von der Ausfertigung von Überweisungskarten und Ladezetteln ganz abgesehen werden, wenn erfahrungsgemäß nachzuweisende oder Portosendungen nie vorliegen und Übergänge nicht nachzuweisen sind[2]).

Im Bar- und Abrechnungsverkehr der Postämter mit den Postagenturen traten 1900 wesentliche Vereinfachungen ein, u. a. namentlich durch einfachere Gestaltung des Verfahrens bei Übersendung von Barzuschüssen und von Zuschüssen an Wertzeichen an die Postagenturen und bei Ablieferung der Überschüsse seitens der Postagenturen[3]).

Hinsichtlich der Buchführung usw. bei den Postagenturen sind folgende Erleichterungen zu verzeichnen. 1906 wurden vereinfachte Formulare zum Annahmebuch und für die abgehenden Überweisungskarten eingeführt und u. a. nachgegeben, daß die ausgezahlten Postanweisungen nur noch nach dem Betrage gebucht werden. Ebenfalls seit 1906 können bei Postagenturen, bei denen Pakete in großer Zahl eingehen, Paketlagerbücher geführt werden. Auch wurden im nämlichen Jahre erleichternde Vorschriften über die Zuschrift der nachzuweisenden Sendungen an die bestellenden Boten und über die Buchung der angenommenen Zeitungsbezugs- und Bestellgelder getroffen[4]). Seit 1909 hat bei der Eintragung der angenommenen Inland-Postanweisungen in die Überweisungskarten die Angabe des Bestimmungsorts zu unterbleiben[5]). Ferner können — ebenfalls seit 1909 — Postagenturen mit bedeutendem Rentenverkehr ermächtigt werden, die am gleichen Tage ausgezahlten Renten nicht mehr einzeln in das Annahmebuch und in die Überweisungskarte, sondern in besondere Listen einzutragen, aus denen dann nur die Schlußsumme in das Annahmebuch und in die Überweisungskarte übergeht[5]).

Von sonstigen Maßnahmen zur Beschleunigung des Versendungsverkehrs bei den Postagenturen sind noch zu erwähnen die 1904 getroffene Anordnung, daß die eingelieferten unfrankierten oder unzureichend frankierten Sendungen nicht mehr bei den Abrechnungs-Postanstalten, sondern bei den Postagenturen selbst auszutaxieren sind[1]), und die 1906 eingetretene Beseitigung der Vorschrift, daß nach- oder zurückzusendende Postanweisungen in jedem Falle zunächst der Abrechnungs-Postanstalt zugeführt werden müssen[6]).

### k) Dienst bei den Grenz-Ein- und -Ausgangs-Postanstalten und Post-Zolldienst.

Bei den Grenz-Eingangs-Postanstalten wurde 1901 die Führung von Paket-Eingangsverzeichnissen für die vom Ausland eingehenden, nach Orten innerhalb Deutschlands gerichteten Pakete allgemein aufgehoben und außerdem den Ober-Postdirektionen die Befugnis beigelegt, auch für Durchgangspakete nach fremden Ländern u. U. von der Führung von Eingangsverzeichnissen absehen zu lassen[7]). Ebenfalls seit 1901 findet bei den Grenz-

---

1) A.V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.).
2) A.V. 17 vom 3. Februar 1910 (A. 1910, S. 39).
3) A.V. 142 vom 17. Oktober 1900 (A. 1900, S. 440 ff.).
4) A.V. 112 vom 20. Oktober 1906 (A. 1906, S. 267 ff.); D.V.Z. 1906, S. 527 ff.
5) A.V. 67 vom 29. Mai 1909 (A. 1909, S. 153 ff.).
6) A.V. 112 vom 20. Oktober 1906 (A. 1906, S. 267 ff.).
7) A.V. 144 vom 10. Dezember 1901 (A. 1901, S. 465); D.V.Z. 1901, S. 10/11 u. 584.

Eingangs-Postanstalten eine Nachwiegung der aus fremden Ländern eingehenden Postpakete ohne Wertangabe und eine Vormerkung des ermittelten Gewichts, abgesehen von besonderen Ausnahmefällen (bei beschädigten usw. Paketen), nicht mehr statt[1]). 1904 kam ferner die Bestimmung in Wegfall, daß solche Begleitadressen zu Paketen vom Auslande, zu denen nicht das vorgeschriebene Formular verwendet ist, seitens der Grenz-Eingangs-Postanstalten in besonderen Briefumschlägen weiterzusenden sind[2]). Für die Grenz-Ausgangs-Postanstalten bedeutet es eine wesentliche Vereinfachung, daß seit 1904 zur Herstellung der Abschrift von den Karten nach dem Auslande vielfach das Durchdruckverfahren angewandt wird[3]).

Manche Erleichterungen bezweckten eine Vereinfachung in der Behandlung der Frankozettel zur Einziehung verauslagter Zoll- oder Portobeträge. 1900 wurde gestattet, die Frankozettel — und zwar unter Vereinigung aller für ein und dieselbe Postanstalt vorliegenden Zettel zu einer einzigen Sendung — nur noch einmal täglich abzusenden, 1904 wurde die Frist auf 3 Tage verlängert[4]). Seit 1900 erfolgt ferner die Anrechnung der auf Frankozetteln lastenden Beträge, wenn es sich um niedrige Summen handelt (ursprünglich bei einer Gesamtsumme bis zu 5 Mark, seit 1908 nur noch bei einer Gesamtsumme bis zu 3 Mark), in einfacher Weise durch Zutaxe[5]). Entsprechend diesem Verfahren wurde vom 1. Januar 1901 ab auch die Einziehung verauslagter inländischer Zollbeträge geregelt[6]). Eine weitere Vereinfachung trat vom 1. April 1908 ab dadurch ein, daß die Führung von Merkbüchern über Frankozettel bei den Grenz-Postanstalten abgeschafft und der Einzelnachweis über die Weiterverrechnung der Frankozettel durch einen Abschluß über Frankozettelbeträge ersetzt wurde[7]). Wegen der neuerdings erfolgten grundlegenden Umgestaltung des Verfahrens bei der Abrechnung über Frankozettelbeträge im Verkehr mit einer großen Zahl europäischer Länder sowie wegen der sonstigen Erleichterungen des Dienstes bei den Grenz-Eingangs- und -Ausgangs-Postanstalten durch die im Verkehr mit fremden Ländern vereinbarten Vereinfachungen vgl. unter B 2 und 4.

Eine wesentliche Vereinfachung des Postzolldienstes brachte das Inkrafttreten einer neuen Post-Zollordnung am 1. April 1909 mit sich, namentlich durch den Wegfall der zollamtlichen Vorabfertigung an der Grenze. Den Grenzzollstellen brauchen jetzt nur noch diejenigen vom Ausland eingehenden Päckereien vorgeführt zu werden, die vor der Weitersendung in das Reichs-Postgebiet auf die Zulässigkeit der Einfuhr geprüft werden müssen. Alle übrigen Päckereien werden ohne besondere Grenzbehandlung, namentlich auch ohne Beklebung mit einer Zollmarke, sogleich an die für die zollamtliche Schlußabfertigung zuständige Zollstelle weitergeleitet. Durch den Wegfall der Vorabfertigung wurde auch die Bestimmung entbehrlich, nach der die Grenz-Eingangs-Postanstalten früher gehalten waren, auf der Vorderseite der Begleitadressen zu Paketen aus dem Auslande mit blauer Tinte ein großes »A« niederzuschreiben und die Zahl der beigefügten Zoll-Inhaltserklärungen zu vermerken. Ferner bedarf es beim Fehlen von Zoll-Inhaltserklärungen der Aus-

---

1) D.V.Z. 1901, S. 13/14.
2) A.V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.).
3) A.V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.); D.V.Z. 1909, S. 21 ff.
4) A.V. 133 vom 26. September 1900 (A. 1900, S. 409/410) und A.V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.).
5) A.V. 133 vom 26. September 1900 (A. 1900, S. 409/410); D.V.Z. 1910, S. 62 ff.
6) A.V. 174 vom 18. Dezember 1900 (A. 1900, S. 515 ff.).
7) D.V.Z. 1910, S. 62 ff.

fertigung sogenannter »Revisionsnoten« bei den Grenzzollstellen nicht mehr. Außerdem können seit 1909 zollfreie Waren in Massensendungen (frische Blätter, abgeschnittene Blumen usw.) auf Grund von Stichproben abgefertigt werden, wobei die Revision auf Antrag der Postverwaltung in den Bahnpostwagen oder Postdiensträumen zu erfolgen hat. Die auf Veranlassung der Post verzollten Pakete bedürfen seit dem Inkrafttreten der neuen Post-Zollordnung nicht mehr — wie früher — der gemeinschaftlichen Versiegelung durch die Post- und die Zollstelle. Ferner wurde der Geschäftsverkehr mit den Zollstellen noch insofern vereinfacht, als der Zoll für die postseitig verzollten Sendungen nach Vereinbarung zwischen den Zolldirektivbehörden und den Ober-Postdirektionen monatlich entrichtet werden kann[1]).

Zu erwähnen ist schließlich noch, daß die nicht zur Gattung der Rebe gehörenden Pflanzen seit kurzem bei der Durchfuhr durch das Reichsgebiet nicht mehr unter zollamtlichen Verschluß gelegt zu werden brauchen[2]).

### l) Personenbeförderungsdienst.

Bei den Güter- und Kariolposten, mit denen auch Personen befördert werden können, ist seit 1904 die Führung von Personenzetteln weggefallen. Statt dessen wird die Zahl der beförderten Personen in Merkbücher eingetragen. Auch wurden 1904 für die Fahrscheine neue zweckentsprechendere und vereinfachte Formulare hergestellt[3]).

### m) Kassen- und Rechnungswesen.

Unter den zahlreichen Verbesserungen des Kassen- und Rechnungswesens sind in erster Linie die Vereinfachungen in der Zahlung und Verrechnung der Besoldungen und anderen persönlichen Ausgaben hervorzuheben. 1900 kamen die Jahres- und Schlußquittungen über Gehälter, Wohnungsgeldzuschüsse und Zulagen der etatsmäßig angestellten Beamten und Unterbeamten und 1908 die Jahres- und Schlußquittungen über eine Reihe weiterer mit den Gehältern usw. zu verrechnender Bezüge in Wegfall, wobei in der Rechnungslegung dem Rechnungshofe gegenüber für die einzelnen Jahres- usw. Quittungen die Bescheinigung trat, daß über die nachgewiesenen Ausgabebeträge vorschriftsmäßige Quittungen vorhanden seien[4]). 1904 wurden an Stelle der monatlich zu erneuernden Listen über Gehalts- usw. Zahlungen auf die Dauer eines Rechnungsjahrs berechnete Zahlungslisten — und zwar die Gehaltsliste A für die am Monatsanfang und die Gehaltsliste B für die am Monatsende fälligen Zahlungen — eingeführt, so daß seitdem durch die Verkehrsämter die Namen der Zahlungsempfänger statt jährlich zwölfmal, nur jährlich einmal einzutragen sind[5]). Gleichzeitig wurde den Ober-Postkassen gestattet, das Besoldungshandbuch, in das die von den Verkehrsämtern bei den Besoldungstiteln verrechneten Beträge übergingen, dem Rechnungshofe fortan in Urschrift vorzulegen[6]). Das gleiche Verfahren bei der Rechnungslegung fand dann 1907 auch bei einer Reihe weiterer Ausgabetitel (Vergütungen der Postagenten und der Posthilfstelleninhaber, Ruhegehälter, Witwen- und Waisengelder, Unterstützungen, Postfuhrvergütungen

---

[1]) A.V. 37 vom 14. März 1909 (A. 1909, S. 67 ff.); D.V.Z. 1909, S. 51 ff.

[2]) A.V. 64 vom 16. April 1910 (A. 1910, S. 113).

[3]) A.V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.).

[4]) A.V. 139 vom 8. Oktober 1900 (A. 1900, S. 428/429) und A.V. 70 vom 20. Juni 1908 (A. 1908, S. 189/190).

[5]) A.V. 11 vom 12. Januar 1904 (A. 1904, S. 17/18); G.V. 2 vom 18. Januar 1904; D.V.Z. 1904, S. 67 ff. und 78; 1910, S. 81 ff.

[6]) G.V. 2 vom 18. Januar 1904; D.V.Z. 1910, S. 81 ff.

usw.) Eingang[1]), nachdem schon einige Jahre zuvor (1903) in der Rechnungslegung über die Ausgaben an Ruhegehältern, Witwen- und Waisengeldern, fortlaufenden Unterstützungen und Erziehungsgeldern dadurch eine Vereinfachung eingetreten war, daß an Stelle der jährlich neu anzulegenden nur nach Bedürfnis, etwa von 5 zu 5 Jahren, zu erneuernde Listen, sogenannte »Grundlisten«, eingeführt wurden, zu deren Schlußsummen in den Rechnungen nur die im Laufe des Jahres eingetretenen Ab- und Zugänge ab- oder hinzuzusetzen waren[2]). Der bei weitem wichtigste Schritt in dieser Beziehung erfolgte aber am 1. April 1910 durch die Einführung einer vollständigen Dezentralisation der Rechnungslegung über die Besoldungsausgaben. Seit diesem Zeitpunkte haben nämlich bereits die Verkehrsämter alles für die Rechnungslegung Erforderliche vorzubereiten, namentlich neben der Soll- auch die Jahres-Istausgabe für jeden Empfänger einzutragen und die Titelsummen für die einzelnen Beamtenklassen zu bilden, so daß die Gehaltslisten der Verkehrsämter dem Rechnungshofe fortan in Urschrift vorgelegt werden und die Ober-Postkassen sich neben der Prüfung der Ausgaben auf die Anfertigung von kurzen Jahreszusammenstellungen der einzelnen Titelsummen beschränken können[3]). Gleichzeitig wurde auch die Führung von sogenannten »Abzugslisten«, die seither von allen Verkehrsämtern geführt werden mußten, erheblich eingeschränkt[4]).

Hinsichtlich der Zahlung der Bezüge wurden noch folgende Erleichterungen getroffen. Die Ruhegehälter, Hinterbliebenenbezüge usw. können seit 1900 bei einem Monatsbetrage bis zu 800 Mark[5]), seit 1908 bei Beträgen in jeder Höhe ohne Einforderung von Monatsquittungen durch Postanweisung[6]), ferner die Besoldungen seit 1907[7]) und die Ruhegehälter usw. seit 1908 auch im Girowege[6]) und schließlich die Besoldungen und die Ruhegehälter usw. seit 1910 auch auf Postscheckkonto gezahlt werden[8]).

Wesentliche Vereinfachungen traten auch in der Führung der Kassenbücher ein. 1900 wurde ein neues Formular zum Kassentagebuche hergestellt, dessen Hauptvorzug darin besteht, daß Einnahmen und Ausgaben nunmehr auf der nämlichen Seite erscheinen; gleichzeitig wurde für bestimmte Arten von Zahlungen eine summarische Buchung im Kassentagebuche zugelassen[9]), ein Verfahren, das 1908 noch erweitert wurde[10]). 1904 wurde eine vereinfachte Buchung der im Geldverkehr mit anderen Ämtern vorkommenden Über- und Zuschüsse bei den Hauptkassen gestattet[11]) und 1908 weiter nachgegeben, daß einzelne Nachweisungen, z. B. Nachweisungen über Beiträge zur Postkrankenkasse, Quittungsbogen über Entschädigungen auf Kassenausfälle usw., bei größeren Ämtern als Anhänge zum Abrechnungsbuche mit der Ober-Postkasse geführt werden, so daß seitdem die im Laufe des Monats gezahlten Einzelbeträge nicht mehr durch das Abrechnungsbuch über schwebende Be-

---

[1]) G.V. 2 vom 16. Januar 1907; G.V. 48 vom 2. Dezember 1907; D.V.Z. 1910, S. 81 ff.

[2]) G.V. 7 und 28 vom 29. Januar und 11. April 1903.

[3]) A.V. 26 vom 15. Februar 1910 (A. 1910, S. 51/52); G.V. 10 vom 15. Februar 1910; D.V.Z. 1910, S. 81 ff.

[4]) A.V. 29 vom 23. Februar 1910 (A. 1910, S. 53/54).

[5]) A.V. 176 vom 20. Dezember 1900 (A. 1900, S. 531 ff.).

[6]) A.V. 33 vom 4. März 1908 (A. 1908, S. 67/68).

[7]) G.V. 37 vom 18. Oktober 1907; D.V.Z. 1907, S. 570.

[8]) A.V. 14 vom 29. Januar 1910 (A. 1910, S. 51/52).

[9]) G.V. 35 vom 21. März 1900.

[10]) A.V. 34 vom 17. März 1908 (A. 1908, S. 77 ff.).

[11]) A.V. 5 vom 7. Januar 1904 (A. 1904, S. 5).

träge gezogen zu werden brauchen[1]). Auch die Führung des Abrechnungsbuchs über schwebende Beträge und die Form der Quittungsleistung über die von der Hauptkasse an andere Dienststellen sowie an die bestellenden Boten abzugebenden eisernen Bestände an Wertzeichen wurden 1908 vereinfacht[1]). Gleichzeitig kamen die Abrechnungsbücher der Zweigkassen und Abrechnungstellen mit der Hauptkasse überall da in Wegfall, wo sich die Abrechnung in einfacher Weise im Abschlußbuche der Zweigkasse usw. aufstellen läßt[1]). Für Postämter III mit unbedeutendem Zahlungsverkehr wurde ferner 1908 nachgegeben, daß die Aufstellung der Auszahlungsverzeichnisse über die ausgezahlten Postanweisungen, die im allgemeinen im Laufe des Monats vorzubereiten ist, bis zum Monatsschlusse hinausgeschoben werden kann[1]).

Was die Buchführung bei den Ober-Postkassen anlangt, so ist noch zu erwähnen, daß erleichternde Bestimmungen getroffen wurden 1900 hinsichtlich der Buchung der Ausgaben für Stellenzulagen, Witwen- und Waisengelder, Unterstützungen und Beihilfen[2]), 1904 durch die Einführung eines vereinfachten Buchungsverfahrens (des sogenannten »Strichverfahrens«) für feststehende Zahlungen in der Weise, daß die Geldspalten für gleichartige Zahlungen nur im ersten Monate des Rechnungsjahrs durch Zahlen ausgefüllt werden, sowie durch die scharfe Trennung sämtlicher Ausgaben bei der Buchung nach »persönlichen Ausgaben« und nach »Betriebs- und sächlichen Ausgaben«[3]), ferner 1905, und später nochmals 1906 und 1908, hinsichtlich der Rechnungslegung über die Ausgaben für die Errichtung und den Ankauf von Wohngebäuden, für Plan- und Vorbereitungsarbeiten zu Bauten und für Grundstücksankäufe und Bauten in unvorhergesehenen Fällen[4]), 1907 hinsichtlich der Buchung und Rechnungslegung über die Einnahmen an Mieten, an Beiträgen für Wasser, Gas, elektrische Beleuchtung, Heizung und an sonstigen Grundstücksnutzungen[5]) und hinsichtlich der Verrechnung der Erlöse für Postwertzeichen, für Reichs-Wechselstempelzeichen, für statistische Wertzeichen und für verkäufliche Formulare[6]), 1908 hinsichtlich der Abrechnung über die Beiträge zu Lebens- usw. Versicherungen[7]) und 1909 hinsichtlich der Verrechnung der Ausgaben und Einnahmen für die Beschaffung und Abgabe von Schlössern und Schlüsseln zu den Schließfächern[8]). Weiter gehört hierher die 1900 getroffene Bestimmung, daß bei den Ober-Postkassen die vom Orts-Postamt überwiesenen Wertsendungen mit Barablieferungen der Verkehrsämter nicht mehr einzeln in das Eingangsbuch für Barablieferungen, sondern mit der Tagessumme unmittelbar in das Haupt-Tagebuch zu übertragen sind[9]). Hingewiesen sei ferner darauf, daß seit 1901 bei den Ober-Postkassen und seit 1910 auch bei den Verkehrsämtern in zahlreichen Büchern die Buchung der Marksummen bei vollen Tausenden nur noch durch Einrückung der die Tausende darstellenden Ziffern zu erfolgen braucht, während die drei Nullen weggelassen werden können[10]).

---

[1]) A.V. 34 vom 17. März 1908 (A. 1908, S. 77ff.).
[2]) G.V. 6 vom 9. Januar 1900.
[3]) G.V. 2 und 3 vom 18. und 20. Januar 1904.
[4]) G.V. 37 und 43 vom 10. Juli und 6. Oktober 1905, 11 vom 27. März 1906 und 33 vom 2. September 1908.
[5]) G.V. 4 vom 24. Januar 1907.
[6]) G.V. 12 vom 27. März 1907; vgl. auch G.V. 19 vom 24. Mai 1909.
[7]) G.V. 19 vom 14. April 1908.
[8]) G.V. 9 vom 30. März 1909.
[9]) G.V. 35 vom 21. März 1900.
[10]) G.V. 41 vom 25. April 1901; A.V. 30 vom 23. Februar 1910 (A. 1910, S. 54/55).

Unter den Vereinfachungen hinsichtlich der Anfertigung der Forderungs-Nachweise und der Belege sind folgende hervorzuheben. Erleichternde Bestimmungen wurden erlassen wegen der Aufstellung der Forderungs-Nachweise über Stellvertretungskosten 1900 und 1905[1]), wegen der Aufstellung der Forderungs-Nachweise über Kosten für Hilfsarbeiter 1907[2]) und wegen der Beifügung von Belegen (ärztlichen Zeugnissen, Übungsbescheinigungen usw.) zu den Forderungs-Nachweisen 1908[3]). Ebenfalls seit 1908 sind über die aus Anlaß des Erholungsurlaubs der Beamten und Unterbeamten entstandenen Stellvertretungskosten besondere Nachweise ohne Rücksicht auf die sonst vorgeschriebenen Zeiträume für derartige Forderungs-Nachweise aufzustellen[3]). Seit dem 1. April 1910 sind schließlich die Forderungs-Nachweise über die Ausgaben für die in dauernden Hilfsarbeiterstellen beschäftigten weiblichen Beamten gänzlich weggefallen. Die gezahlten Beträge werden fortan auf Grund der Zahlungslisten B allmonatlich, und nicht mehr wie früher erst nach Ablauf eines zwei- oder viermonatigen Zeitraums, mit der Ober-Postkasse verrechnet[4]). Seit 1901 erfolgt die Verrechnung der Kosten für Sonntagsaushelfer durch die Lohnlisten statt früher durch besondere Forderungsnachweise[5]). 1902 wurde eine vereinfachte Führung der Jahresnachweisungen über die gezahlten Tagegelder und Fuhrkosten vorgeschrieben[6]). Wiederholt wurden Anordnungen getroffen zur Einschränkung der Einzelverrechnung zahlreicher kleinerer Beträge durch Einführung fortlaufender Ausgabenachweisungen, so von 1900 ab für die Verrechnung geringfügiger Beträge für die Unterhaltung von Haupt-Ausstattungsgegenständen[7]), 1908 für die Verrechnung von Kosten bis zum Einzelbetrage von 50 Mark für bauliche Instandsetzungsarbeiten[8]) und 1909 für die Verrechnung von Ersatzbeträgen bis zu 6 Mark[9]). Geldstrafen und Versäumnisstrafen werden seit 1908 auf Grund gemeinschaftlicher Nachweisungen verrechnet[3]). Ebenfalls seit 1908 erfolgt die Verrechnung der Ausgaben an Fahrt- und Überlagergebühren auf Grund von Quittungsbogen, die statt für jeden Monat auf die Dauer eines ganzen Rechnungsjahrs anzulegen sind[10]). Die Führung der sogenannten »Sollnachweisungen über Fahrt- und Überlagergebühren« war schon früher (1901) vereinfacht worden[11]). Frachtkosten werden seit 1901 auf Grund der Frachtbriefe ohne vorherige Feststellung und Anweisung durch die Ober-Postdirektionen[12]) und Kosten für Benutzung von Ortsverkehrsmitteln (Straßenbahn, Omnibus, Droschke usw.) ebenfalls seit 1901 ohne Beifügung von Belegen (Droschkenmarken, Fahrscheinen usw.)[13]) verrechnet. Die Quittungsleistung über Entschädigungen auf Kassenausfälle, deren Höhe übrigens jetzt nur noch von 5 zu 5 Jahren neu festgesetzt wird[14]), kann seit 1908 für die bei einer Dienst-

[1]) A. V. 7 vom 5. Januar 1900 (A. 1900, S. 18) und A. V. 83 vom 29. September 1905 (A. 1905, S. 200).
[2]) A. V. 47 vom 22. Mai 1907 (A. 1907, S. 109).
[3]) A. V. 34 vom 17. März 1908 (A. 1908, S. 77 ff.).
[4]) D. V. Z. 1910, S. 81 ff.
[5]) A. V. 64 vom 5. Juni 1901 (A. 1901, S. 232).
[6]) A. V. 49 vom 19. Mai 1902 (A. 1902, S. 107/108).
[7]) A. V. 131 vom 22. Dezember 1899 (A. 1899, S. 443/444).
[8]) A. V. 34 und 36 vom 17. und 18. März 1908 (A. 1908, S. 77 ff. und 93 ff.).
[9]) A. V. 48 vom 14. April 1909 (A. 1909, S. 89 ff.).
[10]) A. V. 71 vom 25. Juni 1908 (A. 1908, S. 190 ff.).
[11]) G. V. 41 vom 25. April 1901.
[12]) A. V. 101 vom 11. September 1901 (A. 1901, S. 363/364)
[13]) G. V. 70 vom 11. September 1901.
[14]) A. V. 30 vom 23. Februar 1910 (A. 1910, S. 54/55).

stelle beschäftigten Unterbeamten summarisch durch den Stellenvorsteher erfolgen. Auch bedarf es seitdem der Beibringung von Jahresquittungen über die an Unterbeamte bei Postagenturen gezahlten Entschädigungen nicht mehr[1]). Ebenso wie die Quittungsbogen über Entschädigungen auf Kassenausfälle verbleiben auch die Quittungsbogen über Postwagen-Unterstellungs- und Reinigungskosten seit 1908 im Laufe des Jahres bei den Ämtern und werden erst am Ende des Rechnungsjahrs der Abrechnung beigefügt[1]). Ein vereinfachtes Verfahren wurde ferner 1908 eingeführt für die Behandlung uneinziehbarer Rechnungsfehlbeträge und nicht zur Erstattung geeigneter Vergütungen[1]). Forderungs-Nachweise über Kosten für Unterhaltung von Bahnpostwagen usw. werden seit 1909 von den Bahnpostämtern und den mit der Wahrnehmung des Bahnpostdienstes beauftragten Orts-Postanstalten unmittelbar — d. h. ohne Vermittlung der vorgesetzten Ober-Postdirektion — an diejenige Ober-Postdirektion eingesandt, der die Abrechnungsgeschäfte mit der Eisenbahnverwaltung für die in Betracht kommende Strecke obliegen[2]). Erwähnt sei schließlich noch, daß die 1904 für die Ober-Postkassen angeordnete strenge Scheidung der Ausgaben nach persönlichen und Betriebs- und sächlichen Ausgaben (S. 498) 1905 auch für die Rechnungslegung der Verkehrsämter eingeführt wurde[3]), daß seit 1908 von den Rechnungsbelegen zur Abrechnung nur noch diejenigen durch den Hauptkassenführer abzuschließen und zu vollziehen sind, deren Schlußsummen unmittelbar in die Abrechnungsbogen übergehen[1]), und daß im Februar 1910 die früher nur größeren Postämtern erteilte Ermächtigung, die Belege über Erstattungen an Franko und Porto in bestimmten Fällen durch Feuer zu vernichten, auf sämtliche Verkehrsämter mit Inspektor ausgedehnt wurde[4]).

Auf die Vereinfachung und Einschränkung der Kassenverfügungen wurde fortgesetzt Bedacht genommen, so u. a. 1900 durch Einführung einer vereinfachten Form für die Kassenverfügungen über die Zahlung von Ruhegehältern und von Witwen- und Waisengeldern[5]), 1901 durch die Anordnung, daß den Kassenverfügungen über die Verausgabung von Kur-, Arznei- und Verpflegungskosten nicht mehr die Verhandlungen über den Unfall usw., der zur Entstehung der Kosten Anlaß gegeben hat, und den Kassenverfügungen über die Anstellung von Beamten nicht mehr die etwa durch Einholung der Zustimmung der Landesbehörde entstandenen Schriftstücke beizufügen sind[6]), und 1902 durch die Bestimmung, daß es der Ausfertigung besonderer Kassenverfügungen nicht mehr bedarf, wenn Empfänger von Ruhegehältern usw. innerhalb des Ober-Postdirektionsbezirks ihren Wohnort wechseln[7]). Eine besonders bedeutungsvolle Vereinfachung auf diesem Gebiete brachte das Jahr 1904 durch Erlaß der Anordnung, daß — soweit angängig — Einzelkassenverfügungen durch ein tabellarisch eingerichtetes Anweisungsbuch zu ersetzen sind[8]). Eingeschränkt wurde ferner der Erlaß von Kassenverfügungen beim Wegfalle von Waisen- und Erziehungsgeldern (1904)[9]) und bei der Anweisung von Ersatzbeträgen (1907)[10]). Weiter sind 1909 die besonderen Nachweisungen über

---

[1]) A.V. 34 vom 17. März 1908 (A. 1908, S. 77ff.).
[2]) A.V. 144 vom 25. November 1909 (A. 1909, S. 317).
[3]) G.V. 4 vom 23. Januar 1905.
[4]) A.V. 30 vom 23. Februar 1910 (A. 1910, S. 54/55).
[5]) G.V. 71 vom 4. Juli 1900.
[6]) G.V. 41 und 70 vom 25. April und 11. September 1901.
[7]) G.V. 63 vom 28. Juli 1902.
[8]) G.V. 2 vom 18. Januar 1904.
[9]) G.V. 4 vom 24. Januar 1904.
[10]) G.V. 1 vom 1. Januar 1907.

Kleiderkassenbeiträge in Wegfall gekommen, die früher den Ober-Postkassen von den Ober-Postdirektionen zuzufertigen waren. Die Verrechnung dieser Beiträge erfolgt nunmehr lediglich auf Grund der Ansätze in den Abrechnungen[1]).

Hinsichtlich der an die Quittungen und sonstigen Belege zu stellenden Anforderungen wurden u. a. folgende Erleichterungen zugelassen. Seit 1900 kann bei Monatsquittungen über Ruhegehälter, Witwengelder usw. u. U. auf die Beibringung einer Reihe früher vorgeschriebener Bescheinigungen, z. B. der Bescheinigung der eigenhändigen Unterschrift, der Ehelosigkeit u. dgl. m., verzichtet werden[2]). Seit 1908 brauchen bei geringfügigen Ausgabebeträgen für neubeschaffte Gegenstände usw. die Belege nicht mehr Einzelheiten über die Zusammensetzung des Gesamtpreises aus Material und Arbeitspreis zu enthalten[3]).

Der Erleichterung des Abrechnungsverkehrs und des Verkehrs der Ämter mit den Ober-Postkassen dienen noch die folgenden Vereinfachungen. 1901 wurde bestimmt, daß Erlöse bis zum Einzelbetrage von 5 Mark für die bei Instandsetzungen und Ersatzbeschaffungen abgängig gewordenen Materialien in einfacher Weise durch Entwertung von Freimarken zu verrechnen sind[4]). Bei der Beantragung von Zuschüssen bedarf es im Zuschußbestellbuche seit 1901 nicht mehr der Angabe des Kassenbestandes und des Betrags der Ein- und Auszahlungen und ferner seit 1908 nicht mehr der Angabe der Restschuld aus dem abgelaufenen Monate[5]). Auch kann seit 1908 bei telegraphischen Anträgen auf Zuschuß die gleichzeitige Absendung eines Verlangschreibens unterbleiben[3]). Seit 1904 brauchen die Ober-Postkassen über die ihnen vom Orts-Postamte mit Überweisungsbuch zugeschriebenen Postanweisungsbeträge nicht mehr einzeln auf der Rückseite der Postanweisungen zu quittieren, sondern nur diese blau zu durchkreuzen und mit dem Dienststempel zu bedrucken[6]). 1908 wurde nachgegeben, daß außer bei Postämtern I und II u. U. auch bei Postämtern III besondere Abrechnungstellen gebildet werden dürfen, und gleichzeitig allgemein angeordnet, daß bei den Einnahmen und Ausgaben im weitesten Umfange vom Abrechnungs- oder Giroverfahren Gebrauch zu machen ist[7]). Ebenfalls seit 1908 werden über Giroüberweisungen sowie über Quittungen und andere Belege, deren Beträge als abgelieferte Überschüsse zu behandeln sind, Empfangsanerkenntnisse nicht mehr erteilt[3]). Seit 1909 schließlich bedarf es bei Verstärkung des Giroguthabens der Postkassen durch gelbe Schecks einer besonderen Benachrichtigung der General-Postkasse nicht mehr[8]).

Hinsichtlich der Vereinfachung des Barverkehrs ist zu erwähnen, daß 1901 der Geldversendungsverkehr innerhalb der Ober-Postdirektionsbezirke und zwischen benachbarten Bezirken eine vollständige Neuregelung erfuhr, wobei neben einer Einschränkung der Barversendung namentlich angestrebt wurde, Barsendungen möglichst auf den kürzesten Weg zu ver-

[1]) G. V. 42 vom 31. Dezember 1908.

[2]) A. V. 176 vom 20. Dezember 1900 (A. 1900, S. 531 ff.).

[3]) A. V. 34 vom 17. März 1908 (A. 1908, S. 77 ff.).

[4]) A. V. 22 vom 1. März 1901 (A. 1901, S. 109 ff.).

[5]) A. V. 57 vom 17. Mai 1901 (A. 1901, S. 209/210) und A. V. 34 vom 17. März 1908 (A. 1908, S. 77 ff.).

[6]) A. V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.).

[7]) A. V. 34 vom 17. März 1908 (A. 1908, S. 77 ff.); wegen des Reichsbankgiroverkehrs der Postkassen s. auch D. V. Z. 1903, S. 471/472.

[8]) A. V. 35 vom 8. März 1909 (A. 1909, S. 63).

weisen[1]). Mehrfach trat eine Entlastung der Hauptkassen durch erweiterte Heranziehung der Zweigkassen zur Abwicklung des Barverkehrs ein, so 1901 durch die allgemeine Übertragung der Rentenauszahlungen an eine Zweigkasse[2]), 1908 durch die Ermächtigung, daß Zweigkassen die entbehrlichen Gelder ohne Vermittlung der Hauptkasse außer an Zuschuß gebrauchende auch an andere Zweigkassen abliefern dürfen, und daß die von anderen Ämtern eingehenden Ablieferungen auch unmittelbar von einer Zweigkasse übernommen werden können[3]), und endlich 1910 durch die Bestimmung, daß bei Verkehrsämtern, deren Hauptkasse von dem Amtsvorsteher oder von einem Inspektor verwaltet wird, die Ablieferung der entbehrlichen Kassengelder seitens der Zweigkassen ohne Vermittlung der Hauptkasse unmittelbar an die zur Empfangnahme der Überschüsse bestimmte Stelle erfolgen darf[4]). Auch die eingezogenen Fernsprechgebühren können seit kurzem allgemein statt an die Hauptkasse unmittelbar an eine Zweigkasse abgeliefert werden[5]). Der Bar- und Abrechnungsverkehr mit den Postagenturen wird seit 1908 auch bei Postämtern III mit Kassentagebuch im Laufe des Monats von der Nebenkasse wahrgenommen[3]). Im übrigen sind im Barverkehr der Postanstalten noch folgende Erleichterungen eingetreten. 1903 wurde für die Berechnung von Einnahmen und Ausgaben für Zeiträume, die nicht einen vollen Monat ausmachen, ein vereinfachtes Verfahren eingeführt[6]) und 1905 nachgegeben, daß die bei den fortlaufenden Erhebungen und Zahlungen sich ergebenden Bruchpfennige im allgemeinen nicht an den einzelnen Fälligkeitstagen, sondern erst am Schlusse des Rechnungsjahrs ausgeglichen werden[7]). Seit 1905 werden ferner die in feststehenden Beträgen fortlaufend zu leistenden Zahlungen an die preußische und hessische Eisenbahnverwaltung (Mieten für Postdiensträume, Vergütungen für Benutzung von Hebevorrichtungen usw.) ohne Rücksicht auf die vertragsmäßig festgesetzten Zeitpunkte nur noch jährlich in einer Summe am 1. Oktober — und zwar unter Abrundung auf volle Markbeträge und tunlichst im Girowege — beglichen[8]). Auch wurde 1908 das Verfahren der Begleichung von Zahlungen bis zum Betrage von 800 Mark durch Postanweisungen und der Belegung derartiger Zahlungen durch Posteinlieferungscheine weiter ausgedehnt und gleichzeitig vereinfacht[3]).

Vereinfachungen in der Aufstellung von Abschlüssen traten ein 1901 durch die Anordnung, daß beim Auftreten von Unterschieden bis zum Einzelbetrage von 3 Mark in den monatlichen Abschlüssen der Renten-Rechnungstellen bei den Ober-Postdirektionen von einer Aufklärung abgesehen werden kann[9]), und 1910 durch die Bestimmung, daß Abrechnungstellen in der Regel einmal wöchentlich einen Abschluß zu fertigen haben, der den Stand der Abrechnung vom Anfange des Monats ab ergeben muß[5]). Weiter kann neuerdings auch beim Auftreten erheblicher Mehrbeträge in den Abschlüssen von einer Anzeige an die Ober-Postdirektion abgesehen

---

1) G.V. 48 vom 17. Mai 1901.
2) A.V. 28 vom 12. März 1901 (A. 1901, S. 126/127); wegen der Rentenauszahlungen bei Postämtern III vgl. auch A.V. 34 vom 17. März 1908 (A. 1908, S. 77 ff.).
3) A.V. 34 vom 17. März 1908 (A. 1908, S. 77 ff.).
4) G.V. 6 vom 3. Februar 1910.
5) A.V. 30 vom 23. Februar 1910 (A. 1910, S. 54/55).
6) A.V. 83 vom 26. September 1903 (A. 1903, S. 197).
7) G.V. 7 vom 31. Januar 1905.
8) G.V. 6 vom 31. Januar 1905.
9) G.V. 23 vom 12. März 1901.

werden[1]). Die Aufstellung der Abschlüsse bei den Renten-Rechnungstellen der Ober-Postdirektionen wurde noch dadurch erleichtert, daß seit 1903 die Prüfung auf Grund von Stammkarten statt bisher auf Grund von Rentenlisten und Rentenverzeichnissen ausgeübt wird[2]).

Das Verfahren beim Postwertzeichenbezuge von der Reichsdruckerei erfuhr eine Vereinfachung von 1906 ab durch die Anordnung, daß die Eisenbahnfrachtkosten für die Lieferungen der Reichsdruckerei nicht mehr bei den Ober-Postkassen zu verrechnen, sondern von der Reichsdruckerei zu verauslagen, und daß die Roll- und Abfuhrgelder bei den Empfangstellen ohne Beleg in den Lohnlisten zu verausgaben sind[3]), sowie vor kurzem durch die Bestimmung, daß seitens der Postämter I erster Gehaltsgruppe außer Postkarten und anderen gestempelten Formularen auch Postfreimarken unmittelbar von der Reichsdruckerei bezogen werden können[4]).

Die Rechnungsführung über die Einnahmen und Ausgaben der Postkrankenkassen wurde 1902 wesentlich vereinfacht[5]). In der Buchung der Einnahmen für Rechnung des Post-Spar- und Darlehnsvereins traten 1908 Erleichterungen ein[6]).

### n) Prüfungsgeschäfte.

Die Prüfungsgeschäfte wurden wiederholt und im großen Umfang eingeschränkt und erleichtert. Namentlich trat eine Erleichterung mehrfach dadurch ein, daß Prüfungsgeschäfte, die früher höheren Dienststellen oder Beamten oblagen, an weiter nachgeordnete Dienststellen oder Beamte übertragen wurden, so u. a. 1904 und 1910 hinsichtlich der Prüfung der vollzogenen Ablieferungscheine[7]). Die Prüfung der erledigten Postpaketadressen daraufhin, ob auf ihnen die Freimarken noch sämtlich vorhanden sind, wird bei Postämtern I seit 1904 nur noch für 3 Tage im Monate vorgenommen[8]) und kann seit dem 1. Februar 1910 bei solchen Postämtern, bei denen die richtige Frankierung der eingehenden Paketadressen erst nachträglich (nach Aushändigung der Pakete) geprüft wird (vgl. unter B 1 c S. 485), ganz wegfallen[9]). Ebenfalls seit dem 1. Februar 1910 kann die bei summarischer Zuschrift der gewöhnlichen Pakete ohne Nachnahme an die Besteller vorgeschriebene Prüfung der Zu- und Rückschrift und der Bestellgeldverrechnung auf Grund der erledigten Paketadressen bei Postämtern mit zwei oder mehr Bestellbezirken auf jeden zweiten, bei Postämtern mit nur einem Bestellbezirk auf jeden dritten Werktag beschränkt werden[9]). Die Packkammerräume und die lagernden Pakete sind neuerdings von dem Packkammerbeamten statt täglich nur noch wöchentlich zweimal zu prüfen[9]). Die daneben noch durch den Amtsvorsteher auszuführende Prüfung des gesamten Päckereigeschäfts, die bei Postämtern I mit mehreren Postinspektoren seit 1904 auch einem Postinspektor übertragen werden kann[8]), hat seit kurzem

---

[1]) A.V. 30 vom 23. Februar 1910 (A. 1910, S. 54/55); wegen der Mehr- und Minderbeträge bei Postämtern III mit Kassentagebuch vgl. auch A.V. 34 vom 17. März 1908 (A. 1908, S. 77 ff.).

[2]) G.V. 59 und 70 vom 29. August und 16. Dezember 1903.

[3]) G.V. 42 vom 29. September 1905 und 40 vom 30. November 1906.

[4]) Verfügung des Reichs-Postamts vom 26. März 1910, III. T. 406.

[5]) A.V. 5 vom 20. Januar 1902 (A. 1902, S. 15).

[6]) A.V. 34 vom 17. März 1908 (A. 1908, S. 77 ff.).

[7]) A.V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.) und A.V. 7 vom 12. Januar 1910 (A. 1910, S. 13 ff.).

[8]) A.V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.).

[9]) A.V. 7 vom 12. Januar 1910 (A. 1910, S. 13 ff.).



bei Postämtern I größeren Geschäftsumfanges statt monatlich zweimal nur noch monatlich einmal und bei allen übrigen Postämtern statt wöchentlich einmal nur noch monatlich zweimal stattzufinden[1]). Auch die richtige Führung der Annahmebücher der Paketbesteller braucht seit dem 1. Februar 1910 statt nach jeder Bestellung nur noch wöchentlich einmal geprüft zu werden[1]). Die umständliche Arbeit bei der Prüfung der Abschlüsse über den Zu- und Abgang von Einschreibbriefen, Beutelstücken und Versteckbeuteln und bei der Prüfung der Nachweise der Bahnposten über den Zu- und Abgang von Einschreibbriefen und Beuteln wurde 1909 wesentlich eingeschränkt durch die Anordnung, daß sich die Prüfung bei Abschlüssen usw., die ohne Unterschied abschließen, nur noch auf das Nachrechnen der Abschlüsse zu erstrecken hat[2]). Bei Ausführung der Prüfung der Postaufträge und Nachnahmen ist seit 1904 die Niederschrift von Prüfungsbescheinigungen in den Annahmebüchern für Postanweisungen nicht mehr erforderlich[3]). Ferner hat seit 1909 die Prüfung der lagernden Postaufträge und Nachnahmesendungen — statt früher bei Postämtern I und II wöchentlich einmal und bei Postämtern III täglich — nur noch zweimal monatlich und weiter die Prüfung der Erledigungsvermerke bei den abgewickelten Postaufträgen und Nachnahmen bei den Postämtern I und II — statt früher wöchentlich einmal — ebenfalls nur noch zweimal monatlich stattzufinden[2]). Die Prüfung der Zeitungsgeschäfte wurde vereinfacht 1902 durch die Anordnung, daß die Prüfung des Vierteljahrsabschlusses über Zeitungsgelder bei Postämtern I auch einem dienstälteren, an dem Geschäftszweige nicht beteiligten Beamten übertragen werden darf[4]), und 1908 durch die Bestimmung, daß die Prüfung der rechtzeitigen Vereinnahmung der mittels Postanweisung abgesandten Zeitungsgelder bei Postämtern I u. U. ganz wegfallen kann[5]). Ebenfalls seit 1908 darf ferner die Prüfung der Abrechnung über gestundete Beträge und die Prüfung der Rentenquittungen an nachgeordnete, bei den betreffenden Geschäftszweigen nicht beteiligte Beamte übertragen werden[5]). Der richtige und rechtzeitige Eingang der vollzogenen Auszahlungscheine ist seit dem 1. Februar 1910 nicht mehr zu überwachen[1]). Gleichzeitig wurde die von den Abrechnungs-Postanstalten auszuführende Prüfung der Belege der Postagenturen durch die Anordnung eingeschränkt, daß sich die Prüfung der erledigten Paketadressen und die Prüfung der richtigen Bestellgeldverrechnung nur noch auf 5 Tage für jeden Monat zu erstrecken hat[1]). Ebenfalls seit dem 1. Februar 1910 hat die von Zeit zu Zeit vorzunehmende Prüfung der Bestände der amtlichen Verkaufstellen für Postwertzeichen nur noch in solchen Fällen stattzufinden, in denen dem Inhaber der Verkaufstelle ein eiserner Bestand überwiesen ist[1]). Auch kann sich seit kurzem die Nachprüfung der allgemein vorgeschriebenen statistischen Nachweisungen durch einen zweiten Beamten darauf beschränken, daß die Richtigkeit der Aufrechnungen durch Feststellung der Übereinstimmung der Summen aus den Seiten- und Quer-Aufrechnungen kontrolliert wird[6]). Die nachträgliche Prüfung der Stundenzettel, die früher bei den Ober-Postdirektionen erfolgen mußte, wurde von 1902 ab den Postanstalten am Endpunkte der Kurse übertragen und bei den Ober-Postdirektionen nur

[1]) A.V. 7 vom 12. Januar 1910 (A. 1910, S. 13ff.).
[2]) A.V. 67 vom 29. Mai 1909 (A. 1909, S. 153ff.).
[3]) A.V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51ff.).
[4]) A.V. 21 vom 6. März 1902 (A. 1902, S. 45ff.).
[5]) A.V. 34 vom 17. März 1908 (A. 1908, S. 77ff.).
[6]) A.V. 30 vom 23. Februar 1910 (A. 1910, S. 54/55).

noch eine Nachprüfung für 3 Tage im Monate beibehalten[1]). 1909 kam dann die Nachprüfung bei den Ober-Postdirektionen ganz in Wegfall[2]). Auch die Prüfung der bei den Postagenturen und Posthilfstellen geführten Lohnlisten, mit Ausnahme der für Sonntagsaushelfer, erfolgt neuerdings bei den Ober-Postdirektionen nur noch durch Stichproben, während sie im übrigen den Abrechnungs-Postämtern unter eigener Verantwortung übertragen worden ist[3]). Die Verzeichnisse der Haupt-Ausstattungsgegenstände der Verkehrsämter werden von den Ober-Postdirektionen seit 1902 nur noch von 3 zu 3 Jahren geprüft[4]). Weitgehende Beschränkungen der Prüfungsgeschäfte bei den Ober-Postdirektionen traten ferner 1901 und 1910 ein. 1901 wurde angeordnet, daß bei den Ober-Postdirektionen eine Nachprüfung zahlreicher Belege zu den Abrechnungen der Postämter (Portoankunftsbücher, Abrechnungsbücher mit den bestellenden Boten, Personengeldlisten usw.) hinsichtlich der richtigen Übertragung usw. nur noch für 3 Tage im Monate stattzufinden und außerdem die rechnerische Prüfung dieser Belege für Verkehrsämter I und II und die zugehörenden Postagenturen sich auf den zehnten Teil der Verkehrsämter zu beschränken hatte[5]). Anfang 1910 wurde dieses Verfahren dahin erweitert, daß nunmehr die gesamte Prüfung der bezeichneten Belege nur noch für den zehnten Teil der Verkehrsämter I und II und ferner nur noch für den dritten Teil der Verkehrsämter III, und zwar in beiden Fällen nur noch für 3 Tage im Monat, erfolgt[6]).

Erwähnt sei schließlich noch an dieser Stelle, daß die Kostengrenze, von der ab Kostenanschläge über Neubauten sowie über bauliche Änderungen und Erweiterungen einer Nachprüfung im Reichs-Postamt unterliegen, 1909 von 3000 auf 5000 Mark erhöht wurde[7]).

o) Vereinfachungen im übrigen Dienste.

Hinsichtlich der Beschaffung und Verwaltung von Ausstattungs- und Amtsbedürfnis-Gegenständen traten wiederholt Erleichterungen ein. 1907 wurde die Buchführung über die Einnahmen und Ausgaben an Amtsbedürfnisgegenständen übersichtlicher gestaltet durch Einführung eines neuen Formulars zum Einnahme- und Ausgabebuch, in dem Einnahme und Ausgabe für jeden Gegenstand nunmehr auf der nämlichen Seite erscheinen[8]). 1909 trat im Verfahren bei der Beschaffung einzelner Gewichtstücke eine Vereinfachung ein, namentlich dadurch, daß die Verkehrsämter zur selbständigen Beschaffung von Ersatzstücken zu Gewichtsätzen für Brief- und Paketwagen ermächtigt wurden[9]). Auch wurde die Beschaffung der Ausstattungs- und Amtsbedürfnis-Gegenstände erleichtert durch Abschließung von Verträgen mit geeigneten Lieferern. Wegen Einführung neuer Ausstattungsgegenstände (Stempelmaschinen u. dgl. m.) vgl. auch unter B 1 r.

---

[1]) G.V. 81 vom 11. November 1901 und 17 vom 18. März 1903; D.V.Z. 1901, S. 528.
[2]) A.V. 67 vom 29. Mai 1909 (A. 1909, S. 153 ff.).
[3]) A.V. 30 vom 23. Februar 1910 (A. 1910, S. 54/55).
[4]) A.V. 57 vom 2. Juni 1902 (A. 1902, S. 117/118).
[5]) G.V. 43 vom 1. Mai 1901 und 84 vom 17. Dezember 1902.
[6]) G.V. 12 vom 23. Februar 1910.
[7]) G.V. 2 vom 16. Januar 1909.
[8]) G.V. 31 vom 3. August 1907.
[9]) A.V. 142 vom 23. November 1909 (A. 1909, S. 311).

Unter den sonstigen Vereinfachungen und Verbesserungen sind noch folgende hervorzuheben.

1901 kam die Bestimmung in Wegfall, wonach früher in halbjährlichen Fristen besondere Besichtigungen der Dienstkleider der Unterbeamten durch die Amtsvorsteher stattzufinden hatten[1]).

Seit 1906 werden die Amtsbedürfnis- und Nebenausstattungsgegenstände auch bei Postämtern II (früher nur bei Postämtern I) unmittelbar für Rechnung der Postkasse und nicht mehr aus besonderen, den Amtsvorstehern bewilligten Pauschvergütungen beschafft[2]).

Am 1. Februar 1910 schließlich traten neue Vorschriften über eine vereinfachte Behandlung der Fundgegenstände in Kraft[3]). (Schluß folgt.)

## Erleichterung der Bedienung der an Z. B.-Ämter nach Siemens & Halske angeschlossenen Fernsprechautomaten.

Von E. **Harmens**, Telegraphenassistent in Berlin.

Die Anschlußleitungen der Automaten sind bei den Vermittlungstellen in gleicher Weise wie gewöhnliche Teilnehmeranschlüsse auf Anrufzeichen geschaltet. Ihre Bedienung gestaltet sich — solange nur die gewöhnlichen Schnurpaare zur Verfügung stehen — recht umständlich und zeitraubend. Da bei der gewöhnlichen Schnurschaltung die Beamtin sich nur mit dem Anrufenden verständigen kann und die Verbindung mit dem verlangten Teilnehmer erst nach Zahlung der Gebühr herstellen darf, ergibt sich die Notwendigkeit, das Heranrufen des gewünschten Teilnehmers, das Verhandeln mit diesem usw. durch ein zweites Schnurpaar zu besorgen und, nach erfolgter Zahlung, durch Wechsel der Schnüre die eigentliche Verbindung herzustellen. Es ist klar, daß die hierbei erforderlichen zahlreichen Handgriffe viel Zeit in Anspruch nehmen, was recht fühlbar wird, wenn die Automatenanschlüsse nicht auf besondere Plätze geschaltet, sondern auf alle Plätze gleichmäßig verteilt sind. Wie umständlich die bisherige Bedienungsart ist, zeigt am besten eine Zusammenstellung der Handgriffe, die die Beamtin bis zur endgültigen Herstellung der Verbindung auszuführen hat. Es sind erforderlich:

a) beim Abfragen: Stöpseln der Abfrageklinke des anrufenden Automaten und Umlegen des zugehörenden Kippschalters in die Abfragestellung,

b) beim Prüfen auf Besetztsein und Anrufen des gewünschten Teilnehmers: Umlegen des Kipphebels des ersten Schnurpaars in Mittelstellung, dann Prüfen auf Besetztsein mit dem Verbindungstöpsel eines anderen freien Schnurpaars und Anrufen des zweiten Teilnehmers mit dem dazu gehörenden Kippschalter,

[1]) D. V. Z. 1901, S. 244; G. V. 60 vom 9. Juli 1902.

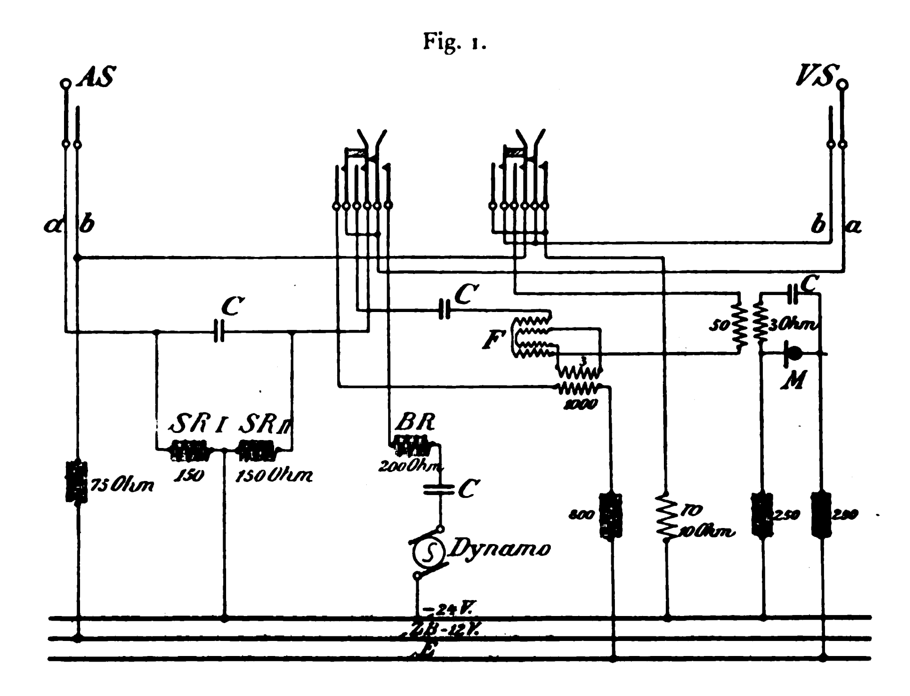
[2]) G. V. 2 vom 23. Januar 1906.

[3]) A. V. 7 vom 12. Januar 1910 (A. 1910, S. 13 ff.).

c) beim Verhandeln mit dem Angerufenen (Feststellung, ob nicht etwa eine Falschverbindung vorliegt): Anlegen des Mithörstöpsels an den Verbindungstöpsel,
d) bei der Aufforderung zum Zahlen: Zurückführen des Mithörstöpsels in die Ruhelage und Umlegen des ersten Kippschalters in die Abfragestellung, und
e) nach der Zahlung: Umlegen des ersten Kippschalters in die Mittelstellung und Verbindung der beiden Teilnehmer durch Wechseln der Verbindungschnüre.

Der Hauptmangel dieses Verfahrens besteht in der Verwendung zweier Schnurpaare und dem dadurch bedingten Wechsel der Stöpsel bei der endgültigen Verbindung, zumal sowohl beim Herausziehen wie beim Einsetzen der Verbindungstöpsel in den Fernhörern knackende Geräusche entstehen, die nicht selten Grund zu Beschwerden der Teilnehmer geben. Eine wesentliche

Fig. 1.




Vereinfachung der Automatenbedienung bezweckt eine Schaltung, die im folgenden näher erörtert werden soll.

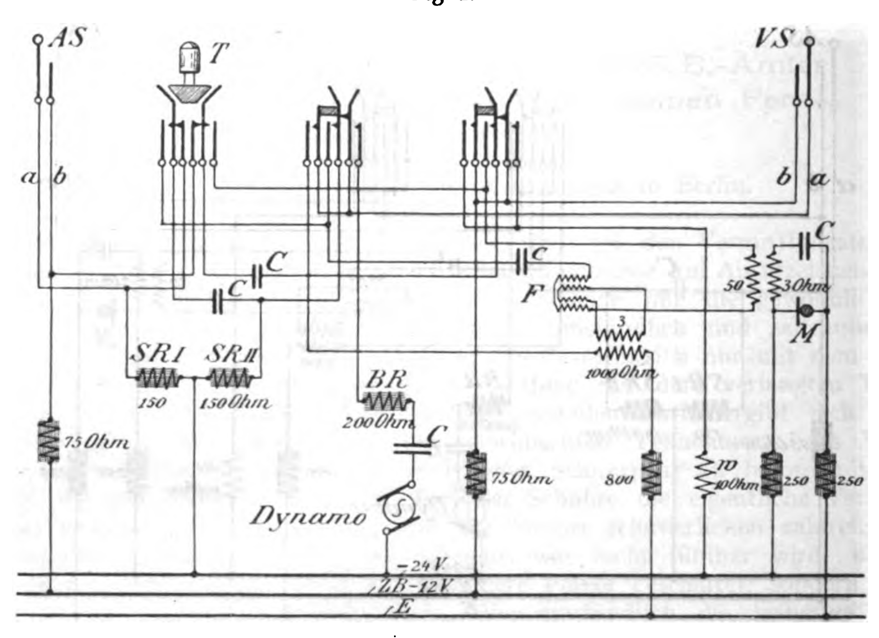
Die Fig. 1 zeigt den Stromlauf der gewöhnlichen Schnurschaltung der Siemens-Ämter, während Fig. 2 die neue Schaltung wiedergibt. Der Grundzug der Neuerung besteht darin, daß die Beamtin die Möglichkeit erhält, mit Hilfe einer in die gewöhnliche Schnurschaltung eingebauten Taste *T* mit dem angerufenen Teilnehmer ohne Schnurwechsel in Verbindung zu treten.

Die Taste *T* kann drei Stellungen einnehmen, und zwar
a) eine Ruhestellung (nicht gedrückt),
b) eine Mittelstellung (halb gedrückt),
c) eine Endstellung (ganz gedrückt).

Die Ruhestellung ist beim Abfragen vorhanden und wird später wieder eingenommen, wenn die Beamtin mit dem Anrufenden sprechen will. Die

Verbindung des Abfrageapparats der Beamtin mit dem Abfragestöpsel erfolgt dabei in gewöhnlicher Weise durch Umlegen des Kippschalters nach vorn. In der Mittelstellung der Taste sind deren Federn voneinander isoliert, die Taste kann in dieser Stellung durch eine geringe Drehung des Tastenknopfs festgelegt werden. Der Knopf wird zweckmäßig mit einem Markierstriche versehen, so daß die Stellung der Taste jederzeit ohne weiteres zu erkennen ist. Die Mittelstellung dient dazu, die Meldung des Angerufenen zu überwachen, die häufig erst nach einiger Zeit erfolgt. Der Beamtin wird dabei erspart, bis zur Meldung des Teilnehmers die Taste gedrückt zu halten. Sie kann an der zweiten Schlußzeichenlampe erkennen, wann der gewünschte Teilnehmer erscheint, und daher in der Zwischenzeit andere Anrufe erledigen, Verbindungen trennen usw. Ein vorzeitiger Verkehr des Rufenden mit dem verlangten Teilnehmer ist ausgeschlossen, weil die Taste in der Mittellage die Verbindung zwischen Abfrage- und Verbindungstöpsel unterbricht. In der

Fig. 2.




Endstellung der Taste ist der Sprechstromkreis der Beamtin unmittelbar an den Verbindungstöpsel angelegt, so daß sie, bei Mittelstellung des Kippschalters, mit dem Angerufenen sprechen kann, ohne daß der am Automaten Stehende dies wahrnimmt. Außer der Taste sind noch ein Kondensator und eine Drosselspule für die neue Schaltung erforderlich. Die Drosselspule hat die Aufgabe, an die *b*-Leitung der *VS*-Seite die Besetztspannung zu legen und ferner die Haltewicklung des Kipphebelrelais des angerufenen Teilnehmers mit Haltestrom zu versorgen. Der Kondensator ist eingeschaltet, um dem Auftreten von Knackgeräuschen in den Hörern der Sprechstellen beim Gebrauche der Taste vorzubeugen und eine gleichmäßige Stromverteilung zu erzielen. Die Bedienung der Automaten gestaltet sich mit der neuen Schaltung wie folgt:

a) Abfragen: Wie gewöhnlich durch Stöpseln mit dem Abfragestöpsel und Umlegen des zugehörenden Kippschalters nach vorn,

b) Prüfen auf Besetztsein und Anrufen in der gewöhnlichen Weise mit dem zugehörenden Verbindungstöpsel,
c) nach dem Anruf wird $T$ in der Mittellage festgelegt und durch die zweite Schlußzeichenlampe die Meldung des Angerufenen überwacht,
d) Verhandeln mit dem gewünschten Teilnehmer nach Niederdrücken von $T$ in die Endstellung,
e) Aufforderung zum Zahlen nach Umlegen des Kipphebels in die Abfragestellung und Loslassen der Taste $T$,
f) endgültige Verbindung der beiden Teilnehmer durch Umlegen des Kippschalters in die Mittelstellung.

Ein Vergleich mit der zu Anfang geschilderten, jetzt üblichen Bedienungsart zeigt deutlich, welche Vereinfachungen und Verbesserungen durch die neue Schaltung bewirkt werden. Dabei hat diese noch den Vorteil, daß die damit ausgerüsteten Schnurpaare nicht nur ausschließlich für die Automatenleitungen, sondern auch zur Bedienung gewöhnlicher Teilnehmerleitungen benutzt werden können. Die Schaltung, deren Einrichtung übrigens nur geringe Kosten verursacht, ist mit gutem Erfolge bei einem großen Berliner Amte probeweise im Betriebe. Ein Versuch bei den übrigen Berliner Ämtern ist zur Zeit in Vorbereitung.

---

## LITERATUR.

Die Stromversorgung der Telegraphen- und Fernsprechanstalten von G. Knopf, Ober-Postinspektor in Berlin. IX. Band des vom Ober-Telegrapheningenieur, Geheimen Postrat Karraß herausgegebenen Sammelwerkes »Telegraphen- und Fernsprechtechnik in Einzeldarstellungen«. Verlag von Friedr. Vieweg & Sohn in Braunschweig, 1910. 241 Seiten mit 210 eingedruckten Abbildungen und vier Tafeln. Geheftet 10 Mark, in Leinwand gebunden 11 Mark.

Die seit den Anfängen des Telegraphen- und Fernsprechwesens übliche Form der Stromversorgung mit Primärelementen vermag längst den Anforderungen nicht mehr zu genügen. Die Entwicklung des Nachrichtenwesens mit ihrem Bestreben, immer größere Entfernungen zu überbrücken, hat nicht nur neue Apparattypen sowie verwickeltere Schaltungen und Amtseinrichtungen, besonders für den Fernsprechbetrieb, gezeitigt, sondern auch zu stärkerer Ausnutzung der Betriebsmittel geführt (Schnelltelegraphen, gleichzeitiges Telegraphieren und Fernsprechen, Mehrfachfernsprechen usw.). Der Bedarf an elektrischer Kraft ist dadurch erheblich gesteigert worden, auch hat sich die Notwendigkeit herausgestellt, sie den Verbrauchsstellen in zweckmäßigerer Form als bisher zuzuführen. Die Frage der Stromversorgung der Telegraphen- und Fernsprechanstalten hat daher erheblich an Bedeutung gewonnen, sie ist heute sowohl in betriebstechnischer Hinsicht als auch vom wirtschaftlichen Standpunkte von der größten Wichtigkeit.

Die Literatur über diesen Gegenstand ist spärlich, was bei der Schnelligkeit, mit der sich die Entwicklung des Telegraphen- und Fernsprechwesens vollzogen hat, nicht zu verwundern ist. Der Verfasser des Buches hat es sich nach der Ankündigung zur Aufgabe gemacht, ein Werk zu schaffen, das

im gleichen Maße dem Bedürfnisse der Elektrotechniker wie dem der Telegraphenbeamten gerecht wird. Wie vorweg bemerkt werden mag, hat er die Aufgabe in glücklicher Weise gelöst.

Im I. Abschnitte des Buches behandelt der Verfasser den Strombedarf der Telegraphen- und Fernsprechanstalten, der sich für den Telegraphenbetrieb auf einfache Art berechnen läßt, für den Fernsprechbetrieb mit seinen verwickelteren Stromläufen und der vielfachen Teilung der Stromwege aber erst nach umständlichen Berechnungen zu finden ist. Der Verfasser ermittelt zunächst für verschiedene im Gebrauche befindliche Systeme im Orts- und Fernverkehr die Stromstärken in den Stromkreisen bei den einzelnen Stufen der Gesprächsverbindungen, veranschaulicht den Stromverlauf in den verzweigten Netzen durch graphische Darstellung der Spannungs- und Stromverhältnisse und berechnet sodann durch Vervielfältigung der Einzelstromstärken mit der Anzahl der täglichen Gespräche usw. und ihrer Zeitdauer den Gesamtstrombedarf. - Auf den Ausschlagtafeln I bis III sind sieben Strombedarfsberechnungen (für Z. B.-System Siemens & Halske 2 × 12 Volt, dasselbe 24 Volt, Z. B.-System Western Electric Co., L. B.-System mit Glühlampen, für ein Fernamt, einen Klappenschrank Z. B. 08 und eine Zwischenstelleneinrichtung) in anschaulicher und übersichtlicher Weise zusammengestellt.

Im II. Abschnitte werden die Stromquellen besprochen: Primärelemente, Sekundärelemente (Bleisammler), Dynamomaschinen (zur Ladung der Sammler, Rufmaschinen, Hughesmotoren) und Stromumwandlungsapparate (Polwechsler und Gleichrichter). Der Verfasser beschränkt sich nicht auf die Beschreibung der Stromquellen, ihren Aufbau und die Aufstellung, sondern er bespricht auch ihr Verhalten im Betriebe sowie die Entstehung und Verhütung von Störungen. Sehr wertvoll sind ferner die mit Sorgfalt zusammengestellten Angaben über die bei der Verwendung verschiedener Stromquellen entstehenden Beschaffungs- und Stromkosten.

Der III. Abschnitt behandelt die Stromversorgungsanlagen. In klarer und anschaulicher Weise werden zunächst die Bestandteile der Schalteinrichtungen (Schalttafeln, Meßgeräte, Zähler, Schalter, Widerstände usw.) und ihre Betriebsweise (Speisung unmittelbar aus Dynamomaschinen, Parallelschaltung von Primär- und Sammlerbatterien, Ladung von Sammlern) besprochen. Sodann geht der Verfasser zu den Leitungen und Sicherungen über. Er erläutert kurz die Leitungsmaterialien, die verschiedenen Verlegungsarten und die Beanspruchung der Leitungen. Im Anschlusse hieran werden die Sicherungen sowie die Leitungs- und Sicherungsanlagen eingehend gewürdigt. Zahlreiche und gute Abbildungen unterstützen hier wie bei den vorhergehenden Abschnitten das Verständnis.

Ein kurzer Anhang ist allgemeinen Betrachtungen über die Dynamomaschinen gewidmet. In knapper, klarer Darstellung finden wir hier das Wissenswerteste über Gleichstrommaschinen, Gleichstrommotoren und Wechselstrommaschinen.

Alles in allem ein sehr nützliches Buch, das sich den früher erschienenen und hier besprochenen Büchern des Sammelwerkes würdig anreiht. Der reiche Stoff ist mit vielem Fleiße trotz weiser Beschränkung in erschöpfender Weise behandelt worden. Ohne zu sehr ins einzelne zu gehen, hat der Verfasser doch nichts Wesentliches unberücksichtigt gelassen. Das Buch wird Technikern wie Betriebsbeamten gute Dienste leisten. Die Ausstattung ist mustergültig.

Finanzwissenschaft. Von S. P. Altmann. 306. Bändchen der Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen aus »Natur und Geisteswelt«. Druck und Verlag von B. G. Teubner in Leipzig. Ladenpreis geb. 1 Mark 25 Pf.

Die Adolph Wagner gewidmete Abhandlung ist eine dankenswerte Einführung in die Theorie und Politik der Beschaffung und Verwendung der für den Staat und andere Zwangsgemeinschaften zur Durchführung ihrer Aufgaben erforderlichen Mittel. Ausgehend von den übereinstimmenden und unterscheidenden Merkmalen der Privatwirtschaft und der Finanzwirtschaft der öffentlichen Gemeinwesen, deren Erörterung in der Gegenüberstellung der privatwirtschaftlichen Produktivität und der korporativen Förderung des Allgemeininteresses gipfelt, behandelt der erste Teil den öffentlichen Haushalt des Staates und der Gemeinde, seine Ordnung und die Grundzüge seines Finanzbedarfs. Dabei erhalten die Begriffe Komptabilität, Brutto- und Nettoetats, Ordinarium und Extraordinarium, Ergänzungs- und Nachtragsetats und viele andere mit der Etatsbewirtschaftung zusammenhängende Ausdrücke eine zweckdienliche Beleuchtung. In der dann folgenden Lehre von den Staatseinnahmen werden in erster Linie die öffentlichen Erwerbseinkünfte (aus Domänen, Forsten, Bergbau usw.) und die Gebühren ihrem Wesen und ihrer Form nach besprochen. Darauf wird in drei besonderen Abschnitten die Lehre von den Steuern behandelt. Dieser Abhandlung über die ordentlichen periodischen Einnahmen reiht sich ein Überblick über die außerordentlichen Einnahmen an, bestehend in rein zufälligen aus Kriegsbeuten und Entschädigungen, Geschenken, Erbschaften usw., und in beabsichtigten, der Aufnahme von Schulden im Wege des öffentlichen Kredits. Ein die Einnahmequellen des Reichs bis zur Jetztzeit kursorisch behandelnder Anhang, eine Reihe von Finanztabellen für das Reich, die Bundesstaaten, das Ausland und einige der größeren Gemeindeetats sowie ein Sachregister beschließen das anregend geschriebene und die ausgiebige Fülle des Stoffes in gedrängter Kürze darbietende vortreffliche Werk, dessen Studium wir unseren Lesern in Anbetracht der vielfach berührten, den Verkehrsbeamten unmittelbar angehenden Fragen der Finanzgebahrung und des Verkehrs angelegentlich empfehlen können.

---

Metz, seine Umgebung und die Schlachtfelder bei Metz. Herausgegeben vom Verkehrsverein für Metz und das Metzerland. 1910. 8°. 130 Seiten.

Der Inhalt des erst kürzlich (S. 47) von uns besprochenen Büchleins ist in der neuen Auflage einer vollständigen Umarbeitung unterzogen worden. Zahlreiche Abbildungen, u. a. von den in Metz-Frescaty untergebrachten Luftschiffen, sind neu hinzugetreten. Eine Ergänzung besteht ferner in der Beifügung eines Stadtplans und einer Karte der Umgebung von Metz. Bei dem starken Fremdenverkehr in diesem Jahre aus Anlaß der Gedenkfeiern hinsichtlich der gewaltigen Kämpfe, die sich hier vor 40 Jahren abgespielt haben, wird das hübsch ausgestattete Büchlein zweifellos gute Dienste geleistet haben.

---

Kosmos, Handweiser für Naturfreunde, herausgegeben und verlegt von Kosmos, Gesellschaft der Naturfreunde, in Stuttgart. Geschäftstelle: Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart. Jährlich 12 Hefte. Für Kosmosmitglieder (Jahresbeitrag 4 Mark 80 Pf.) einschließlich der dazugehörigen Beilagen (fünf Buchveröffentlichungen) kostenlos, für Nichtmitglieder — ohne Beilagen — jährlich 2 Mark 80 Pf. Preis des einzelnen Heftes 30 Pf. Jahrgang 1910, Hefte 4, 5 und 6.

Die vorliegenden Hefte enthalten u. a. folgende Aufsätze: Umschau auf dem Gebiete der Tierschutzbewegung von Ludwig Ankenbrand, Der Wegweiser des Seemanns von Dr. Ing. E. Foerster, Die höchsten Berge der Erdteile von Dr. R. Hennig, Die Austernpollen Norwegens von Hans v. Alten, Die Elektrizität von Dr. Gustave Krafft, Die Zusammensetzung der Luft von Dr. A. Zart sowie eine Plauderei von einem ungenannten Verfasser: Zum Wiedererscheinen des Halleyschen Kometen. Im Hefte 6 beschließt außerdem Wilhelm Bölsche seine von uns schon mehrfach (S. 96 Anm. und S. 284) erwähnte Abhandlung über den Ursprung des Lebens. Die meisten der vorgenannten Aufsätze sind durch wirkungsvolle Abbildungen erläutert, die das Verständnis des Textes für den Leser wesentlich erleichtern.

Dem Hefte 6 ist als dritter Band der ordentlichen Veröffentlichungen der Gesellschaft für 1910 beigegeben:

Die Welt der Planeten. Von Dr. M. Wilh. Meyer. Mit zahlreichen Abbildungen. 8°. 103 Seiten. In farbigem Umschlag 1 Mark, gebunden 1 Mark 80 Pf.

Als außerordentliche Veröffentlichungen der Gesellschaft sind ferner erschienen:

Aus der Wunderwelt des Wassertropfens. Von Dr. W. Kuhlmann. Mit 4 Tafeln und zahlreichen Textbildern. Zweite Auflage. 8°. 82 Seiten. In farbigem Umschlag 1 Mark, gebunden 1 Mark 80 Pf.,

sowie:

Ein Blick ins Käferleben. Von J. H. Fabre. Autorisierte Übersetzung von Max Pannwitz. Mit einem Bilde des Verfassers und zahlreichen Illustrationen nach der Natur. Erste Auflage. 8°. 79 Seiten. In farbigem Umschlag 1 Mark, gebunden 1 Mark 80 Pf.

---

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**Nr. 19.** BERLIN, OKTOBER. **1910.**



## Elektromagnetische Wellen.

Von Dr. **Karl Willy Wagner**, Telegrapheningenieur in Berlin.

Wirft man einen Stein in eine größere ruhige Wasserfläche, so bemerkt man die Entstehung einer Wellenbewegung, die von dem Punkte ausgeht, in dem der Stein die Wasseroberfläche getroffen hat, und die sich von da aus in Kreisen ausbreitet. Wenn nun auch diese Bewegung den Eindruck des Fließens macht, so zeigt sich doch bei näherer Betrachtung, daß sich die einzelnen Wasserteilchen nicht wesentlich von der Stelle bewegen, sondern lediglich kleine Schwingungen um ihre Ruhelage ausführen. Man erkennt das sofort an der Bewegung eines auf der Wasseroberfläche schwimmenden Korkes, der nur eine hin und her und auf und nieder tanzende Bewegung ausführt, während die Welle unter ihm hinstreicht. Die Welle kommt also dadurch zustande, daß die einzelnen Wasserteilchen Schwingungen ausführen, wobei aber jedes Teilchen in seinem Schwingungszustand ein wenig hinter dem folgenden zurückbleibt. So entsteht die beobachtete eigentümliche Änderung der ursprünglich ebenen Oberfläche, die Erscheinung der Berge und Täler, die mit einer gewissen Fortpflanzungsgeschwindigkeit $c$ über die Fläche dahineilen. Den Abstand zweier aufeinander folgender Berge (oder Täler) nennt man eine Wellenlänge $\lambda$. Da in der Zeit, in der die Welle eine Wellenlänge zurückgelegt hat, das einzelne Wasserteilchen auch gerade eine ganze Schwingung vollendet, so besteht zwischen der Schwingungsdauer $T$, der Fortpflanzungsgeschwindigkeit $c$ und der Wellenlänge $\lambda$ die Beziehung

$$\lambda = cT = \frac{c}{n},$$

wenn $n = \frac{1}{T}$ die Frequenz der Schwingung (Schwingungszahl für eine Sekunde) ist.

Außer den Wasserwellen kennt man noch eine große Zahl anderer Wellenerscheinungen. Eine solche ist z. B. die Schallbewegung in der Luft. Hier sind es die Luftteilchen, die hin und her schwingen und dabei abwechselnde Verdichtungen und Verdünnungen der Luft hervorrufen. Diese Verdichtungs- und Verdünnungszonen breiten sich mit der Wellengeschwindigkeit $c$ (hier 334 m in der Sekunde) allseitig aus; sie spielen also hier die Rolle, die bei den Wasserwellen den Bergen und Tälern zugewiesen ist.

Doch besteht zwischen den Wasserwellen und den Schallwellen in einer Hinsicht ein grundlegender Unterschied. Während bei jenen die Teilchen im wesentlichen senkrecht zur Fortpflanzungsrichtung der Welle schwingen, fällt die Schwingungsrichtung der Luftteilchen mit der Richtung zusammen, in der die Schallwelle läuft. Wellen der ersten Art heißen Querwellen (transversale Wellen), solche der zweiten Art Längswellen (longitudinale Wellen).

Bei der Längswelle besteht die Teilchenbewegung notwendigerweise in einer geradlinigen Schwingung; bei Querwellen ist dem Teilchen jede beliebige Bahn erlaubt, die vollständig in einer zur Fortpflanzungsrichtung der Welle (Strahlrichtung) senkrechten Ebene liegt. Man sieht, daß Querwellen die verschiedenartigsten Erscheinungsformen bieten können. Bei den einfachsten ist die Teilchenbahn ebenfalls eine Gerade; man spricht dann von einer geradlinig polarisierten Welle. Es sei nun angenommen, daß in einem Körper in der nämlichen Strahlrichtung zwei geradlinig polarisierte Wellen verlaufen, deren Schwingungsfrequenz die gleiche, deren Schwingungsrichtung aber verschieden ist. Dann erfährt jedes Teilchen gleichzeitig zwei verschiedene Antriebe; es beschreibt unter ihrer Wirkung eine Kurve, und zwar, wie hier nicht näher ausgeführt werden soll, eine Ellipse. Diese kann unter Umständen in einen Kreis übergehen, und dann hat man die zirkular polarisierte Welle; die Ellipse kann sich aber auch in eine gerade Linie zusammenziehen, so daß wieder eine geradlinig polarisierte Welle entsteht. Das Teilchen kann auch, wie bereits erwähnt, kompliziertere Kurven beschreiben. Um solche Bewegungen brauchen wir uns aber nicht zu kümmern, da man zeigen kann, daß sie durch die vereinte Wirkung von lauter geradlinig polarisierten Wellen von verschiedener Wellenlänge hervorgebracht werden können.

In der Fortpflanzungsrichtung der Welle oder Strahlrichtung wandert bei der Wellenbewegung die Energie, die sich also im Gegensatze zum Träger der Wellenbewegung wirklich fortbewegt.

Von den elektromagnetischen Wellen sind die Lichtwellen am längsten bekannt. Daß es sich beim Licht um eine Wellenbewegung handelt, ist zuerst aus gewissen Erscheinungen (Interferenz, Beugung) geschlossen worden, die sich nur so zwanglos erklären; bei jeder anderen Erklärungsweise ist man zu neuen, oft recht gekünstelten Hilfsannahmen gezwungen, bis man sich schließlich doch irgendwo in unlösbare Widersprüche verstrickt. Stellt man sich auf den Boden der Wellenhypothese, so lehren die Polarisationserscheinungen (und noch andere Eigenschaften des Lichtes), daß es sich nur um Querwellen handeln kann. Die Fortpflanzungsgeschwindigkeit $c$ ist in Luft etwa 300 000 km in der Sekunde. Es ist natürlich, daß man frühzeitig nach dem Träger der Lichtwellen gefragt hat. Diese pflanzen sich auch in Räumen fort, in denen jeder wägbare Stoff fehlt. Man hat darum einen sehr feinen, gewichtlosen, alle Körper durchdringenden Stoff, den Weltäther, ersonnen und die Lichtwellen als elastische Schwingungen dieses Stoffes gedeutet. Dieser Stoff müßte also den ganzen ungeheueren Raum bis zu den fernsten Sternen gleichmäßig erfüllen. Die weitere Verfolgung dieses Gedankens zeigt, daß man dem Äther Eigenschaften zuschreiben muß, die

von denen aller bekannten Körper so weit abweichen und zu so ungeheuerlichen Schlußfolgerungen drängen, daß man neuerdings wieder davon abgekommen ist, einen solchen Körper lediglich zu dem Zwecke einzuführen, die Lichtwellen mechanisch zu erklären.

Nach der genialen Theorie von Maxwell hat man in den Lichtwellen eine rein elektromagnetische Erscheinung zu erblicken. Da ein elektromagnetisches Feld*) auch im leeren, von jedem Stoffe befreiten Raume bestehen kann, so wird die ganze widerspruchsreiche Ätherhypothese überflüssig. Nach Maxwell sind die Lichtwellen nur ein kleiner Teil des sehr umfangreichen Erscheinungsgebiets der elektromagnetischen Wellen. Die Entdeckungsgeschichte dieser Wellen gleicht der des Planeten Neptun und ist wie diese einer der höchsten Triumphe des menschlichen Geistes. Die elektromagnetischen Wellen sind zuerst errechnet und dann (nach Maxwells Tode) durch die sinnreichen Versuche von Hertz wirklich nachgewiesen worden. Der Weg, auf dem Maxwell das Dasein dieser Wellen erschlossen hat, ist — genau besehen — überraschend einfach. Durch die Anwendung des Faradayschen Induktionsgesetzes und des Ohmschen Gesetzes für den magnetischen Kreis auf die elektromagnetischen Vorgänge im leeren Raume ergibt sich unmittelbar, daß jede irgendwo hervorgebrachte elektromagnetische Störung sich mit der Geschwindigkeit von 300 000 km in der Sekunde ausbreiten muß. Freilich muß man, um das Ohmsche Gesetz für den magnetischen Kreis auf den leeren Raum übertragen zu können, annehmen, daß es nirgends ungeschlossene elektrische Ströme gibt; da, wo die Leiter an den leeren oder nichtleitenden Raum angrenzen und infolgedessen der Leitungstrom aufhört, bildet der Verschiebungstrom**) seine stetige Fortsetzung.

In dieser Einführung des Verschiebungstroms und in der Erkenntnis der allgemeinen Gültigkeit der bisher nur auf wirkliche Leiterkreise angewandten Gesetze des elektrischen Stromes liegt das Hauptverdienst Maxwells.

Nachdem man einmal erkannt hatte, daß jede elektromagnetische Störung sich mit einer gewissen endlichen Geschwindigkeit im Raume ausbreitet, drängte sich die Möglichkeit elektromagnetischer Wellen von selbst auf; es braucht ja nur die Störung periodisch zu verlaufen, wenn von dem gestörten Punkte eine Welle ausgehen soll. Was hat man sich aber nun unter einer elektromagnetischen Welle vorzustellen? Wenn wir nach dem vorhergehenden auch jede stoffliche Vorstellung hierbei ablehnen, so lassen sich doch die an den Wellenbewegungen materieller Körper entwickelten Begriffe sinngemäß auf die elektromagnetischen Wellen übertragen. Die nämliche Rolle, die der Ausschlag eines Teilchens aus seiner Gleichgewichtslage bei den zuerst genannten Wellen spielt, hat bei den elektromagnetischen Wellen die elektrische Feldstärke an dem in Betracht kommenden Punkte. Beide sind bestimmt durch ihre Größe und ihre Richtung; sie können also in jedem Augenblicke durch einen Pfeil von bestimmter Länge und Richtung versinnlicht werden. Was nun die elektromagnetischen Wellen angeht, so folgt aus der Theorie

*) So nennt man jeden Raum, in dem sich elektrische und magnetische Kräfte äußern. Man kann das elektrische Feld durch Kraftlinienbilder genau ebenso veranschaulichen wie ein magnetisches Feld.

**) Da, wo der Leitungstrom aufhört, z. B. an den Kondensatorplatten, häuft er elektrische Ladungen auf. Den wachsenden Ladungen entspricht ein zunehmendes elektrisches Feld zwischen den Platten. Maxwell hat nun zuerst gelehrt, daß das sich ändernde elektrische Feld von magnetischen Kraftlinien umkreist wird, genau wie ein Leitungstrom. Er hat darum die Änderung des elektrischen Feldes geradezu als einen elektrischen Strom angesehen und ihn als Verschiebungstrom bezeichnet.

mit Notwendigkeit, daß es nur transversale Wellen dieser Art geben kann, daß also die elektrische Feldstärke unter allen Umständen senkrecht auf der Fortpflanzungsrichtung der Welle (der Strahlrichtung) stehen muß. Außerdem lehrt die Theorie, daß die Welle auch ein magnetisches Feld mit sich führt (daher »elektromagnetische« Welle), das auf der Strahlrichtung und auf dem elektrischen Felde senkrecht steht. Weil es diesem Felde proportional ist, so genügt es, die Veränderungen zu betrachten, die eines dieser beiden Felder erfährt, z. B. das elektrische. Wir werden demnach von einer geradlinig polarisierten elektromagnetischen Welle sprechen, wenn das Feld an jedem Punkte ein reines Wechselfeld ist, d. h. wenn die Richtung der elektrischen Kraft immer die gleiche bleibt und nur ihre Größe sich periodisch ändert Ist hingegen das Feld ein reines Drehfeld, so hat man es mit einer zirkular polarisierten Welle zu tun. In ganz ähnlicher Weise hat man sich alle anderen aus der Theorie der Wellenbewegung materieller Körper bekannten Formen von Querwellen hier vorzustellen.

Es ist bisher noch nicht davon die Rede gewesen, welche Wellenlängen bei den elektromagnetischen Wellen vorkommen. Die Theorie sagt darüber nichts; sie läßt alle Arten von Wellen zu, von $\lambda = 0$ bis $\lambda = \infty$; sie sagt nur, daß die Fortpflanzungsgeschwindigkeit der Wellen in Luft und im leeren Raume 300 000 km in der Sekunde beträgt. Aus dieser Angabe kann man sich mittels der Gleichung $\lambda = cT = \frac{c}{n}$ berechnen, welche Wellenlänge $\lambda$ zu einer gegebenen Schwingungsdauer $T$ oder Frequenz $n$ gehört.

Die folgende Tafel enthält eine Zusammenstellung einiger Werte der Frequenz $n$ und der zugehörenden Wellenlänge $\lambda$; in der letzten Spalte ist angegeben, welcher physikalischen Erscheinung die Frequenz oder Wellenlänge entspricht; bei einigen ist auch der Entdecker und das Entdeckungsjahr angeführt. Die Tafel mag einen Begriff davon geben, welcher außerordentlich weite Bereich von Wellenlängen heute bekannt ist.

| $n$ | $\lambda$ | |
|---|---|---|
| 50 | 6000 km | technischer Wechselstrom |
| 800 | 375 km | Fernsprechstrom |
| 125 000 | 2,4 km | gedämpfte Entladung |
| 500 000 | 0,6 km | Leydener Flaschen, Feddersen 1858 |
| 75 000 | 4 km | Wellentelegraphie, Marconi, Braun |
| 1 Million | 300 m | |
| 10 Mill. | 30 m | Hertzscher Oszillator, Lodge 1889 |
| 50 Mill. | 6 m | - - Hertz 1887 |
| 500 Mill. | 60 cm | - - Hertz 1888 |
| 1500 Mill. | 20 cm | Kugeloszillator, Righi 1893 |
| 10 000 Mill. | 3 cm | |
| 50 000 Mill. | 6 mm | kl. Oszillator aus Drähten, Lebedew 1895 |
| 3 Bill. | 0,1 mm | längste bekannte Wärmestrahlen (Reststrahlen des Jodkaliums) Rubens und Hollnagel 1910 |
| 12 Bill. | 0,021 mm | Wärmestrahlen, Rubens 1897 |
| 450 Bill. | 0,00067 mm | rotes Licht |
| 800 Bill. | 0,00038 mm | violettes Licht |
| 3000 Bill. | 0,00010 mm | kürzeste ultraviolette Strahlen, von Schumann 1893 entdeckt, von Lyman 1903 zuerst gemessen. |

Wechselströme von $n = 15$ und 25 Perioden werden in Kraftanlagen, besonders bei elektrischen Bahnen verwendet; mit solchen von 40 bis 60 Perioden betreibt man Lichtnetze, da sich bei geringerer Frequenz, die für die Maschinen und Motoren an sich günstiger wäre, die Lichtschwankungen störend bemerkbar machen. Zur Aussendung elektromagnetischer Wellen in den Raum eignen sich diese Ströme von niederer Frequenz aus technischen Gründen nicht, wenngleich die Erzeugung der ihnen entsprechenden sehr langen Wellen grundsätzlich möglich ist. Wesentlich rascher pulsieren die Sprechströme in den Fernsprechleitungen; ihre mittlere Frequenz ist 800. Im Jahre 1853 stellte W. Thomson (Lord Kelvin) theoretisch fest, daß die Entladung einer Leydener Flasche durch einen metallischen Schließungsdraht in Form einer gedämpften Schwingung vor sich geht, ähnlich wie ein freigelassenes Pendel nur allmählich in seine Ruhelage hineinschwingt. Nach der Theorie sollten sich auf diesem Wege Wechselströme von bisher unerreicht hoher Frequenz ergeben; solche wurden in der Tat 1858 von Feddersen beobachtet. Er kam bis zu Schwingungen von 500 000 Perioden in der Sekunde. Um die von Maxwell vorausgesagten elektromagnetischen Wellen im Luftraume zu untersuchen, war es aber nötig, zu noch wesentlich höheren Frequenzen hinaufzusteigen; denn nur dann werden die Wellen so kurz, daß man im Laboratorium damit arbeiten kann. Es ist Hertz' Verdienst, Anordnungen gefunden zu haben, mit denen sich kurze elektromagnetische Wellen erzeugen, wahrnehmen und untersuchen lassen. Seinem Scharfsinne gelang es, Entladungen von der Frequenz 50 Millionen und später 500 Millionen herzustellen und zu zeigen, daß von ihnen elektromagnetische Wellen ausgehen, die sich mit einer Geschwindigkeit von 300 000 km in der Sekunde ausbreiten, und an denen man alle die vom Lichte her bekannten Erscheinungen der Spiegelung, Brechung und Polarisation wahrnehmen kann (1887/88). Die Hertzschen Versuche erregten ungeheueres Aufsehen in der wissenschaftlichen Welt; zahlreiche Forscher drangen nun in das neuerschlossene Gebiet ein. Die Bemühungen brachten alsbald den Nachweis längerer Wellen ($\lambda = 30$ m, Lodge 1889) und auch kürzerer ($\lambda = 3$ cm), die Righi 1893 dadurch erhielt, daß er zwei entgegengesetzt geladene Kugeln zur Entladung brachte. Das Interesse an den elektromagnetischen Wellen erwachte auch in technischen und Laienkreisen, als Marconi den glücklichen Gedanken hatte, sich dieser Wellen zur Nachrichtenübermittlung zu bedienen, und ihn mit großer Tatkraft praktisch verwirklichte. Zur Nachrichtenübertragung auf größere Entfernung eignen sich ihrer größeren Energie wegen nur die längeren Wellen; deshalb verwendet man in der Wellentelegraphie Wellenlängen von 300 bis 2000 m und geht bei den großen Überseestationen neuerdings bis zu 4000 m. Auch die Wissenschaft arbeitete an der Erforschung der elektromagnetischen Wellen unermüdlich weiter. Von den Fragen, mit denen sie sich beschäftigte, interessiert in diesem Zusammenhange besonders die, ob sich eine stetige Brücke von den auf rein elektromagnetischem Wege erzeugten Wellen bis zu den Licht- und Wärmestrahlen schlagen lasse. Die Maxwellsche Theorie behauptet ja, daß die Wärme- und Lichtstrahlen nichts anderes als kurze elektromagnetische Wellen seien. Bekannt war bereits, daß die Farbe des Lichtes durch seine Wellenlänge bestimmt wird, und daß die Wärmewirkung der Lichtstrahlen um so mehr zunimmt, je größer die Wellenlänge wird. Steigt die Wellenlänge über 0,0007 mm, so wirken die Strahlen nicht mehr auf das Auge; es sind reine Wärmestrahlen geworden. Die Bemühungen der Forscher gehen nun dahin, möglichst lange Wärmewellen und möglichst kurze elektromagnetische Wellen nachzuweisen. Die kürzesten elektromagnetischen Wellen erzeugte 1895

Lebedew mit einem winzig kleinen Hertzschen Sender; er gelangte bis zu 6 mm Wellenlänge. Die längsten Wärmewellen wurden von Rubens nachgewiesen. Sein Verfahren besteht darin, die Strahlung einer hellen Lichtquelle, z. B. eines Auerbrenners, an gewissen Salzen wiederholt zu reflektieren. Durch passende Wahl dieser Salze und der ganzen Anordnung wird erreicht, daß von der Strahlung, die aus Wellen der verschiedensten Wellenlängen besteht, nur noch die langen Wärmewellen übrig bleiben. Man nennt diese darum passend Reststrahlen. Rubens ist im Verlaufe seiner Arbeiten zu immer längeren Wärmewellen gelangt, zuletzt (1910) hat er gemeinsam mit Hollnagel $\lambda = 0{,}1$ mm gemessen. Diese Wellen wurden durch wiederholte Spiegelung an Jodkaliumflächen erhalten. In der Reihe der bekannten elektromagnetischen Wellen besteht also noch eine Lücke zwischen $\lambda = 6$ mm und $\lambda = 0{,}1$ mm. Da es aber nur technische Schwierigkeiten sind, die sich den von beiden Seiten vordringenden Forschern entgegenstellen, so ist zu hoffen, daß es geschickten Experimentatoren eines Tages doch gelingen werde, auch diese Lücke noch auszufüllen. Aber auch heute zweifelt man nicht mehr an der Richtigkeit der Maxwellschen elektromagnetischen Theorie des Lichtes, weil man im Gebiete der Licht- und Wärmestrahlen selbst die wesentlichen Forderungen und Folgerungen jener Theorie bestätigt gefunden hat.

Wenn die Wellenlänge der Lichtstrahlen von 0,00067 bis auf 0,00038 mm abnimmt, so durchläuft die Farbe des Lichtes alle Farben des Regenbogens von rot über gelb, grün und blau bis violett. Lichtstrahlen von noch kürzerer Wellenlänge rufen keinen Lichteindruck im Auge hervor; wir können sie aber durch ihre Wirkung auf der photographischen Platte nachweisen. Man nennt sie ultraviolette Strahlen. Es sind die kürzesten überhaupt bekannten elektromagnetischen Wellen. Gegenwärtig ist man bis zur Wellenlänge $\lambda = 0{,}0001$ mm gelangt; doch hat man hierin keine natürliche Grenze zu sehen; sie ist vielmehr lediglich durch die Empfindlichkeit der photographischen Platten, unseres »künstlichen Auges«, sowie dadurch bestimmt, daß diese kurzen Wellen außerordentlich leicht absorbiert werden. Glas ist für sie vollkommen undurchdringlich; sogar die Luft verhält sich ihnen gegenüber wie ein trüber Körper, so daß man gezwungen ist, die Versuche mit ihnen im leeren Raume anzustellen.

Wir haben bisher fast nur von den Eigenschaften der elektromagnetischen Wellen gesprochen, ohne uns viel um ihre Entstehung zu kümmern. Es ist lediglich davon die Rede gewesen, daß in dem Punkte, von dem die Wellen ausgehen, eine periodische Störung des elektromagnetischen Zustandes stattfinden müsse. Je nach der besonderen Beschaffenheit dieser Störung werden von ihr geradlinig polarisierte, zirkular polarisierte oder kompliziertere Querwellen ausgehen. Einer der einfachsten Fälle ist von Hertz aufgefunden worden; er zeigte, daß von einer elektrischen Ladung, die eine geradlinige Schwingung um eine Mittellage ausführt, eine geradlinig polarisierte Welle ausgeht, die sich kugelförmig nach allen Richtungen ausbreitet. Die Energiestrahlung findet hier radial statt; sie ist am stärksten in der zur Schwingungsrichtung senkrechten Ebene (der Äquatorialebene des Systems), dagegen Null in der Schwingungsrichtung (der Polarachse unseres Systems). In einiger Entfernung von der schwingenden Ladung verlaufen die elektrischen Kraftlinien der Welle in den Meridiankreisen, die magnetischen Kraftlinien in den Breitenkreisen des Koordinatensystems. Die schwingende Ladung stellt man sich dadurch her, daß man zwei entgegengesetzt geladene Platten, Drähte oder Kugeln sich über eine Funkenstrecke entladen läßt. Die Entladung geschieht nach den Gesetzen der Elektrodynamik in Form einer gedämpften Schwingung. Will

man die Dämpfung vermeiden, so muß man die ausgestrahlte und die in Stromwärme umgewandelte Energie in das System dauernd nachliefern. Das gelingt z. B. im vorliegenden Falle, wenn man den Funken durch einen Gleichstromlichtbogen ersetzt; die Wirkung des Bogens ist die, daß er aus der Stromquelle Energie nachliefert, sobald der ihn durchfließende Schwingungstrom abnimmt. Das beruht auf einem eigentümlichen Mechanismus der Stromleitung im Bogen, auf den hier nicht eingegangen werden kann.

Nachdem man in der Entladung von Drähten, Kugeln u. dgl. ein Mittel gefunden hat, schwingende Ladungen wirklich herzustellen, drängt sich die Frage nach dem Zusammenhange der Schwingungszahl mit den Dimensionen der sich entladenden Körper (Oszillatoren genannt) auf. Sie ist besonders von Abraham eingehend untersucht worden; er hat den wichtigen Satz gefunden, daß die Schwingungsfrequenzen geometrisch ähnlicher Wellensender ihren linearen Dimensionen umgekehrt proportional sind. Dies erklärt, warum es nicht nur schwierig ist, sehr lange, sondern auch sehr kurze Wellen auf diesem Wege zu erzeugen. Die Wellensender für die kürzesten bisher erreichten rein elektromagnetischen Wellen messen in ihrer größten Ausdehnung noch nicht 1 mm. Die Sender der Wärmestrahlen müssen bereits molekulare Dimensionen haben; in der Tat ist die heutige Anschauung über die Entstehung dieser Strahlen die, daß sie von den elektrischen Elementarquanten herrühren, die mit dem Molekül verbunden infolge der Wärmebewegung mit der entsprechenden Frequenz schwingen. Die Elementarquanten können aber nicht nur mit dem Molekül, sondern auch relativ zu diesem Schwingungen ausführen. Dabei handelt es sich natürlich um Schwingungen, die mit außerordentlich kleiner Schwingungsweite und mit wesentlich höherer Frequenz erfolgen müssen; sie treten besonders bei höherer Temperatur heftiger auf, oder wenn das Molekül auf anderem Wege stark erschüttert wird. Die von diesen Schwingungen ausgehenden sehr kurzen elektromagnetischen Wellen sind die Lichtwellen. Einen glänzenden Beweis dieser Theorie bildet die von H. A. Lorentz vorausgesagte und von Zeeman gefundene Tatsache, daß die Wellenlänge des ausgestrahlten Lichtes sich ändert, wenn man die Strahlungsquelle in ein starkes Magnetfeld bringt, weil das Magnetfeld die Schwingungsdauer der Elementarladungen beeinflußt. So sehen wir, daß sich um die elektromagnetischen Wellen, die je nach ihrer Wellenlänge als elektrische, Wärme- oder Lichtstrahlen in so verschiedener Weise in Erscheinung treten, doch ein gemeinsames Band schlingt, das in ihrer Wesensgleichheit begründet liegt und auch in der Gleichartigkeit ihrer Entstehungsweise zum Ausdruck kommt.

Mit den elektromagnetischen Wellen steht im Zusammenhang eine gewisse Erscheinung, die man als einen »elektromagnetischen Knall« bezeichnen kann. Sie entspricht vollkommen der gleichbezeichneten Erscheinung in der Akustik. Beides sind kurze, sich allseitig mit der Wellengeschwindigkeit $c$ ausbreitende Erschütterungen des umgebenden Mittels, die einer kurzen, unperiodischen Störung im Erschütterungszentrum entspringen. Der elektromagnetische Knall entsteht z. B., wenn eine bewegte Ladung (etwa in einem Kathodenstrahl) auf ein Hindernis trifft und hierdurch plötzlich gebremst wird. Dann muß das von der bewegten Ladung erzeugte magnetische Feld plötzlich verschwinden. Hier haben wir also eine kurze, unperiodische Störung; von der Aufprallstelle breitet sich daher ein elektromagnetischer Impuls mit Lichtgeschwindigkeit allseitig in den umgebenden Raum aus. Wir nennen diesen Impuls einen Röntgenstrahl; die Erklärung stammt von Stokes und Wiechert. Ebenso entstehen derartige Impulse, wenn ein labiles Atom zerspringt und die bisher

darin gebundenen Elementarladungen nun plötzlich mit großer Geschwindigkeit fortgeschleudert werden, wie man dies bei den radioaktiven Stoffen beobachtet (Becquerelstrahlen). Bei den Röntgen- und Becquerelstrahlen kann man natürlich nicht von einer Wellenlänge sprechen, sondern lediglich von einer Impulsbreite; diese ist außerordentlich klein, viel geringer als die kürzeste bekannte Wellenlänge von Lichtstrahlen. Ferner ist klar, daß solche Impulse ungebrochen durch die Körper hindurchgehen müssen; treffen sie auf irgendein Hindernis oder eine Grenzfläche, so ist die Aufprallstelle nach dem Huyghensschen Prinzip der Ausgangspunkt neuer Impulse, die man als »sekundäre Röntgenstrahlen« wirklich beobachtet hat.

So sehen wir, wie es dem menschlichen Forschergeiste gelungen ist, den gemeinsamen Ursprung der so verschiedenartigen Erscheinungen des Lichtes, der strahlenden Wärme, der elektromagnetischen Wellen, der Röntgen- und Radiumstrahlen zu erkennen. Damit sind wir dem großen Ziele der Naturwissenschaft, dem Nachweise der Einheit der Naturkräfte, ein gutes Stück näher gekommen. Zwar sind wir im ganzen immer noch weit von diesem Ziele entfernt; es gibt Erscheinungsgebiete, bei denen man noch wenig Berührungspunkte mit den oben genannten gefunden hat; die Anziehung der Massen, die wir auf der Erde als Schwerkraft wahrnehmen, und die die Bewegungen der Himmelskörper regelt, hat sich bis auf den heutigen Tag noch zu keiner anderen Naturkraft in Beziehung bringen, geschweige denn erklären lassen. Das mag wohl daran liegen, daß die Anziehungskräfte zwischen Massen, die sich in einem Laboratorium unterbringen lassen, so winzig klein sind.

Auch das Ziel selbst hat sich im Laufe der Zeit verschoben. Früher suchte man alles auf Bewegungserscheinungen zurückzuführen (mechanisches Weltbild); heute will man die Welt elektromagnetisch begreifen, indem man hinter allen Vorgängen das Spiel der elektrischen und magnetischen Kräfte sucht. Diese Verschiebung des Zieles ist natürlich keine willkürliche, sondern hat sich im Laufe der Forschung ganz von selbst ergeben, weil man gesehen hat, daß man auf dem letzten Wege weiter kommt. Die erste Frucht dieser Bemühungen war die Erkenntnis der Wesensgleichheit der Licht-, Wärme- und elektromagnetischen Strahlen, die in der angegebenen Tafel ihren kurzen Ausdruck findet. So ist es durchaus verständlich, daß sich keine scharfe Grenze zwischen den verschiedenen Strahlengattungen ziehen läßt, sondern daß vielmehr die Eigenschaften der einen in die der benachbarten stetig übergehen.

Anfangs vielfach mit Mißtrauen und Zweifeln aufgenommen, hat sich die elektromagnetische Theorie des Lichtes und der Wärmestrahlung heute allgemeine Anerkennung erworben. Sie geht von wenigen ganz einfachen Voraussetzungen aus, umfaßt einen außerordentlich großen Kreis von Erscheinungen und führt durch den Reichtum ihrer Gedanken noch fortwährend zu neuen schönen Forschungsergebnissen.

# Verbesserungen und Vereinfachungen auf dem Gebiete des Postwesens während des letzten Jahrzehnts.

Von W. Heß, Ober-Postinspektor in Berlin.

(Schluß.)

## p) Erweiterung der Befugnisse.

Die Befugnisse der Ober-Postdirektionen und der Postämter sind zur Vereinfachung des Geschäftsverkehrs und zur Verminderung des Schreibwerks während des letzten Jahrzehnts, ganz besonders in den letzten Jahren, durchgreifend erweitert worden. Soweit sich hierzu Gelegenheit bot, sind derartige Fälle schon in den vorhergehenden Abschnitten mit erörtert worden. Darüber hinaus ist eine Erweiterung der Zuständigkeit u. a. noch in folgenden Fällen eingetreten.

Den Ober-Postdirektionen wurde übertragen:

auf dem Gebiete des Personalwesens:

die Festsetzung des Ruhegehalts auf Grund des Unfallfürsorgegesetzes für die etatsmäßig angestellten Unterbeamten und die etatsmäßig angestellten Beamten bis zum Sekretär einschließlich aufwärts (1902)[1]) und auch für die nicht etatsmäßig angestellten Unterbeamten, Beamten und Beamtinnen (1908)[2]);

die Entscheidung über Gesuche der Beamten und Unterbeamten um Kur-Urlaub über sechs Wochen hinaus, soweit es sich im einzelnen Falle um eine Verlängerung von nicht mehr als zwei Wochen handelt (1908)[3]);

die Ernennung und die Festsetzung des Besoldungsdienstalters der Obersekretäre und die Versetzung dieser Beamten in den Ruhestand sowie — nach vorheriger Verständigung der beteiligten Ober-Postdirektionen — die Versetzung der etatsmäßigen Sekretäre aus einem Ober-Postdirektionsbezirk in einen anderen (1909)[4]);

die Entscheidung über die Beurlaubung von Unterbeamten zu Kuren in Trinkerheilanstalten bis zu einem Jahre unter Belassung des Einkommens und Übernahme der Stellvertretungskosten auf die Postkasse (1909)[5]);

auf dem Gebiete des Postfuhrwesens und des Postkurswesens:

die Entscheidung über die Vermehrung der Paketbestellfahrten, sofern damit keine Vermehrung der Anzahl der Bestellungen verbunden ist (1907)[6]);

die Prüfung, ob die Instandhaltungskosten für die Postwagen den kilometrischen Leistungen entsprechen (1907)[7]);

die selbständige Abschließung von Postfuhrverträgen, wenn bei Güter- und Karriolposten nach außerhalb oder bei Bahnhofsfahrten die den Unternehmern zu gewährenden Vergütungen den Betrag nicht über-

1) G.V. 41 vom 23. April 1902.
2) G.V. 41 vom 29. Dezember 1908.
3) G.V. 38 vom 6. Dezember 1908.
4) A.V. 25 vom 17. Februar 1909 (A. 1909, S. 45).
5) G.V. 14 vom 18. Mai 1909.
6) G.V. 19 vom 14. Mai 1907.
7) G.V. 23 vom 27. Mai 1907.

steigen, der andernfalls für die Unterhaltung einer Botenpost mit unbeschränkter Beförderung oder für Bahnhofsbeförderungen durch Vermittlung des Unterbeamtenpersonals erforderlich sein würde (1908)[1]);

die Bestimmung über die Offenhaltung der Briefkasten bei verschlossenen Eisenbahn-Postabteilen, die Entscheidung über die Beschränkung des Bahnpostdienstes auch an anderen Tagen als an Sonn- und Festtagen und über die Aufhebung der bei einzelnen Bahnposten bestehenden Beschränkungen in der Beförderung der Sendungen, die Umwandlung von Bahnposten in Schaffnerbahnposten, ferner hinsichtlich der wichtigeren Hauptbahnen: die Entscheidung über Verlegung von Bahnposten, Schaffnerbahnposten und geschlossenen Wagen in andere Züge, soweit die Mehrkosten 1000 Mark für jede Bahnpost usw. nicht übersteigen, und hinsichtlich der minder wichtigen Haupt- und der Nebenbahnen: die Einrichtung von Schaffnerbahnposten in Abteilen von Eisenbahnwagen, sofern im ganzen nicht mehr als zwei Züge in jeder Richtung in dieser Weise benutzt werden, die Einrichtung von Postbeförderungen jeder Art in geschlossenen Abteilen von Eisenbahnwagen oder durch Vermittlung des Zugpersonals und die Bestimmung des Bahn- oder Ortspostamts, dem die Wahrnehmung des Postdienstes auf der Strecke zu übertragen ist (1908)[1]);

die Einrichtung von Güterposten nach außerhalb und die Entscheidung über Beschränkungen in der Beförderung von Päckereien bei einzelnen Personenposten (1908)[1]);

die Befugnis zur selbständigen Ersetzung von Personenposten durch Postsachenbeförderung mit Privat-Personenfuhrwerk, soweit solche Beförderungen selbständig eingerichtet werden dürfen (1909)[2]);

die Entscheidung über die Benutzung von Haupt- und Nebenbahnen (früher nur von Kleinbahnen) zur Beförderung von Unterbeamten im Interesse des Postdienstes (1909)[3]);

die Befugnis zur Ermäßigung der Personengeldsätze (1910)[4]);

auf dem Gebiete des Postbauwesens:

die Bestätigung von Mietverträgen auch über solche neue Bauten, die im Etat namentlich aufgeführt sind (1901)[5]);

die Bestimmung über die erstmalige Einrichtung von Gas- und Wasserleitungsanlagen in Dienstwohnräumen und über die Vermehrung der Gasflammen und Wasserauslässe in solchen Räumen (1902)[6]), die Entscheidung über die Einrichtung der Gasbeleuchtung in angemieteten Postdiensträumen (1904)[7]) und die Entscheidung über die Einführung der elektrischen Beleuchtung in Dienstwohnungen, soweit sie mit Gasbeleuchtungsanlage noch nicht versehen sind (1907)[8]);

die Ermächtigung zur selbständigen Beschaffung von Fensterfeststellhölzern (Fensterkeilen) auch für Dienstwohnungen (1904)[9]);

---

1) G.V. 37 vom 22. November 1908.
2) A.V. 67 vom 29. Mai 1909 (A. 1909, S. 153ff.).
3) G.V. 16 vom 23. Mai 1909.
4) A.V. 6 vom 14. Januar 1910 (A. 1910, S. 9/10).
5) G.V. 83 vom 22. November 1901.
6) G.V. 13 vom 7. Februar 1902.
7) G.V. 13 vom 26. Februar 1904.
8) G.V. 11 vom 25. März 1907.
9) G.V. 20 vom 7. April 1904.

die Versicherung der Dienstgebäude gegen Feuersgefahr, wenn eine gesetzliche Verpflichtung vorliegt (1908)[1];

die Befugnis zur selbständigen Erhöhung der vom Reichs-Postamte festgesetzten Mietbeträge bis zu 20 v. H. (1908)[1];

die Ermächtigung zur selbständigen Anordnung kleinerer baulicher Änderungen bis zum Einzelbetrage von 3000 Mark (früher 1000 Mark) und von baulichen Instandsetzungsarbeiten bis zum Einzelbetrage von 5000 Mark (früher 3000 Mark) (vom 1. April 1909 ab)[2];

im übrigen:

die Entscheidung über Anträge auf vorübergehende Einrichtung von Postanstalten auf Ausstellungsplätzen und aus sonstiger besonderer Veranlassung (1907)[3];

die Bestimmung darüber, ob an solchen Orten, wo außer den allgemeinen Feiertagen noch einzelne Festtage von der Bevölkerung derart gefeiert werden, daß die Arbeit und dementsprechend auch der Postverkehr zum größten Teile ruhen, an diesen Tagen Dienstbeschränkungen (u. U. volle Sonntagsruhe) einzutreten haben (1907)[4];

nach Verständigung der beteiligten Ober-Postdirektionen untereinander die Bestimmung darüber, in welchen Fällen Verkehrsämter mit Postanweisungskassen in benachbarten Ober-Postdirektionsbezirken in Barverkehr zu treten haben (1908)[5], und

die Ermächtigung, an der Verwaltung nicht angehörende Personen für Hilfsleistungen bei Bränden, für Ermittlung der Täter bei Briefkastenberaubungen usw. Belohnungen im Einzelbetrage bis zu 15 Mark zu gewähren (1910)[6].

Erweiterungen der Befugnisse innerhalb des Geschäftsbetriebs der Ober-Postdirektionen traten u. a. ein 1901 durch die Anordnung, daß bei Schriftstücken der Renten-Rechnungstellen im weitesten Umfang an die Stelle der Vollziehung durch den zuständigen Postrat die Bedruckung mit dem Dienststempel der Ober-Postdirektion zu treten hat[7], und 1908 durch die Bestimmung, daß der Vermerk »Gesehen« auf den Forderungsnachweisen über Tagegelder und Fuhrkosten für Versetzungsreisen, auch wenn sie über 30 Mark oder mehr lauten, nicht mehr von der Ober-Postdirektion, sondern von dem Referenten zu vollziehen ist[5]. Auch zur Vollziehung der von den Ober-Postdirektionen den Verkehrsanstalten zuzufertigenden Nachweisungen über Fehl- und Vergütungsbeträge und der Mitteilungen von Bekanntmachungen über Eintragungen in das Handelsregister genügt neuerdings ein Abdruck des Dienststempels der Ober-Postdirektion[8]. Zu erwähnen ist ferner hier noch, daß die Kostengrenze, bis zu der die Abnahme kleinerer Bauausführungen sowie die Prüfung und Bescheinigung von Baukostenrechnungen an Stelle des Postbaurats einem Postbausekretär oder dem Postamtsvorsteher übertragen werden kann, 1907 von 500 auf 1000 Mark erhöht wurde[9].

---

[1] A. V. 36 vom 18. März 1908 (A. 1908, S. 93 ff.).
[2] G. V. 39 vom 17. Dezember 1908.
[3] G. V. 17 und 35 vom 2. Mai und 30. September 1907.
[4] G. V. 6 vom 8. Februar 1907.
[5] A. V. 34 vom 17. März 1908 (A. 1908, S. 77 ff.).
[6] G. V. 12 vom 23. Februar 1910.
[7] G. V. 23 vom 12. März 1901.
[8] A. V. 67 vom 29. Mai 1909 (A. 1909, S. 153 ff.) und A. V. 6 vom 14. Januar 1910 (A. 1910, S. 9/10).
[9] G. V. 38 vom 24. Oktober 1907; A. V. 36 vom 18. März 1908 (A. 1908, S. 93 ff.).

Den Vorstehern der Postämter wurde übertragen:

die Regelung der Annahme von Einschreibsendungen und Paketen außerhalb der Postschalterdienststunden (vom 1. Januar 1901 ab)[1];

die Entscheidung darüber, ob die Überweisung von Wertsendungen zwischen Postanstalten an dem nämlichen Orte durch Zuschreibebücher zu erfolgen hat (1904)[2];

die Ermächtigung, in den amtlich vorgeschriebenen Formularen für den eigenen Geschäftsbereich dem Bedürfnis angepaßte Änderungen formeller Art vornehmen zu lassen (1908)[3];

die Bestimmung über die Fertigung von Briefpostbunden mit anderen Briefsendungen als Drucksachen nach fremden Ländern (1909)[4];

die Ermächtigung zur Verlängerung der vorgeschriebenen Fristen für die Einleitung des Fehlmeldungsverfahrens bei gewöhnlichen Paketen während des Weihnachts-, Oster- und Pfingstverkehrs (1909)[4];

die Entscheidung über Anträge auf Zulassung zum Verfahren der summarischen Einlieferung von Einschreibbriefsendungen, die Bestimmung darüber, ob gewöhnliche Pakete im inneren Betriebe der Postämter mit Zuschrift weiterzugeben sind, und die Entscheidung über die Führung besonderer Lagerbücher für Einschreibbriefe an große Banken und Firmen (1909)[5];

die Entscheidung über Ersatzansprüche bei Beträgen bis zu 6 Mark (1909)[6] und

die Befugnis zur selbständigen Einrichtung amtlicher Verkaufstellen für Postwertzeichen, soweit die Übergabe der Wertzeichenbestände nicht auf Stundung erfolgt (1909)[7].

Ferner wurden 1909 ermächtigt:

die Vorsteher der Postämter I: über die Anwendung des summarischen Verfahrens bei der Zuschrift der gewöhnlichen Pakete ohne Nachnahme an die Paketbesteller selbständig Bestimmung zu treffen[4];

die Vorsteher der Postämter I mit Inspektor: die Prüfung der richtigen Frankierung der Postpaketadressen erst nach der Aushändigung der Pakete anzuordnen[7];

die Vorsteher der Postämter I und II: im Bedarfsfalle die Schlußzeiten für die Einlieferung der Sendungen bei den Annahmestellen selbständig über die in der Regel geltenden Fristen hinaus dauernd zu verlängern[7], und

die Vorsteher der Abrechnungspostämter: darüber Entscheidung zu treffen, ob bei den Postagenturen ein Zeitungskassenbuch und Zeitungsabsatzbuch zu führen ist[7].

Größeren Verkehrsämtern wurde 1901 die Befugnis eingeräumt, ihr Giroguthaben aus dem der General-Postkasse nach Bedarf durch Ausstellung gelber Schecks selbst zu verstärken[8].

---

[1] A.V. 174 vom 12. Dezember 1900 (A. 1900, S. 515 ff.).
[2] A.V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.).
[3] A.V. 34 vom 17. März 1908 (A. 1908, S. 77 ff.).
[4] A.V. 1 vom 30. Dezember 1908 (A. 1909, S. 1 ff.).
[5] A.V. 1 vom 30. Dezember 1908 und 67 vom 29. Mai 1909 (A. 1909, S. 1 ff. und S. 153 ff.).
[6] A.V. 48 vom 14. April 1909 (A. 1909, S. 89 ff.).
[7] A.V. 67 vom 29. Mai 1909 (A. 1909, S. 153 ff.).
[8] G.V. 54 vom 4. Juni 1901.



Erwähnt sei weiter noch, daß Änderungen in den handelsgerichtlichen Eintragungen solcher Firmen, die an anderen Orten Geschäftsagenturen usw. unterhalten, denjenigen Postanstalten, bei denen Postvollmachten für die Geschäftsagenten usw. niedergelegt sind, seit 1901 nicht mehr durch die Ober-Postdirektionen, sondern durch die Postanstalt am Sitze der Hauptniederlassung mitzuteilen sind[1]), sowie daß 1909 auf eine Erweiterung der Zuständigkeit der Postämter durch eine Anordnung Bedacht genommen wurde, wonach Eingaben und Beschwerden des Publikums seitens der Ober-Postdirektionen im möglichst weitgehenden Umfang an die Verkehrsämter zur Erledigung abzugeben sind[2]).

### q) Schreibwerk, Registraturgeschäfte, Lieferung und Berichtigung von Druckwerken.

Die Einschränkung, Vereinfachung und Erleichterung des Schreibwerkes war im letzten Jahrzehnt im besonderen Maße Gegenstand der Aufmerksamkeit der Verwaltung. Neben der durchgreifenden Einschränkung des Schreibwerkes durch die im vorhergehenden Abschnitte behandelte Erweiterung der Zuständigkeit der nachgeordneten Dienststellen sind in dieser Beziehung namentlich noch die folgenden Maßnahmen anzuführen. Die Führung der Amtsschriftenbücher wurde 1901 für Postämter II und III ganz aufgehoben und für die Postämter I und die Ober-Postdirektionen auf die Eintragung wichtigerer Schriftstücke von dauerndem Werte beschränkt. Gleichzeitig kam die Führung von Merkbüchern über Forderungsnachweise und Rechnungen bei den Ober-Postdirektionen in Wegfall[3]). 1902 wurde die Führung der Rapporte der Postanstalten und bald darauf auch die Führung der Bezirksberichte der Ober-Postdirektionen nach Form und Inhalt wesentlich vereinfacht[4]).

Anzeigen an die der Aufgabe-Postanstalt vorgesetzte Ober-Postdirektion über das Abhandenkommen von Postpaketadressen sind seit 1904 nur noch zu erstatten, wenn es sich um frankierte Adressen handelt, und seit kurzem auch nur noch dann, wenn die Aufgabe-Postanstalt ein Postamt III oder eine Postagentur ist[5]). Ebenso sind seit 1904 Anzeigen über die Einlieferung mangelhaft verpackter Pakete und seit 1909 Anzeigen über andere Verstöße auf solche Fälle zu beschränken, in denen es sich um wiederholt bei der nämlichen Postanstalt vorgekommene Unregelmäßigkeiten handelt, die auf eine besondere Unordnung im Dienstbetriebe schließen lassen[6]). In die Verhandlungen wegen Übergabe oder Zurücknahme einer Dienstwohnung ist seit 1902 nicht mehr eine genaue Beschreibung des Zustandes der einzelnen Räume, sondern nur noch eine Aufzählung der etwa bestehenden Mängel aufzunehmen[7]). Schriftlicher Verhandlungen über das Ergebnis der jährlichen Besichtigung der Diensträume durch den Postbaurat bedarf

---

[1]) A.V. 174 vom 12. Dezember 1900 (A. 1900, S. 515 ff.).
[2]) A.V. 1 vom 30. Dezember 1908 (A. 1909, S. 1 ff.).
[3]) A.V. 4 vom 7. Januar 1901 (A. 1901, S. 13); G.V. 1 vom 7. Januar 1901.
[4]) D.V.Z. 1902, S. 523/524 und 1903, S. 196/197.
[5]) A.V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.) und A.V. 7 vom 12. Januar 1910 (A. 1910, S. 13 ff.).
[6]) A.V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.) und A.V. 67 vom 29. Mai 1909 (A. 1909, S. 153 ff.).
[7]) G.V. 13 vom 7. Februar 1902.



es seit 1908 überhaupt nicht mehr[1]). Die Wertgrenze, bis zu der bei Vergebung von Leistungen und Lieferungen von der Abschließung eines schriftlichen Vertrags abgesehen werden kann, wurde 1906 von 1000 auf 3000 Mark erhöht[2]). Der Einschränkung des Schreibwerks dienen auch die Vorschriften wegen Verwendung von Stempeln zu häufig wiederkehrenden Vermerken (Anweisungsformeln auf Rechnungsbelegen usw.) sowie die Bestimmung, daß zur Rechnungslegung die Rechnungen der Lieferer möglichst in Urschrift zu verwenden sind[3]), ferner die Einführung besonderer Formulare zu den Anträgen auf Einstellung örtlicher Bauleiter (1909)[4]) und die Anbringung eines Vordrucks auf den Fragebogen wegen vermißter gewöhnlicher Briefsendungen für die Anfrage beim Ausschusse für unbestellbare Postsendungen und für die Antwort des Ausschusses (1909)[5]).

Wiederholte Einschränkung erfuhren die Vorschriften über die Einsendung von Nachweisungen und Übersichten an die Bureaus des Reichs-Postamts. Gänzlich weggefallen ist die Einsendung von Übersichten über die Einnahmen der fahrenden Landbriefträger (1901)[6]), von Nachweisungen über die Benutzung und Unterhaltung der Postwagen (1907)[7]), von Nachweisungen über die für die einzelnen Gebäude aufzuwendenden Baukosten, deren Führung übrigens vorher (1902)[8]) schon einmal vereinfacht worden war (1908)[9]), sowie von Übersichten über die Kosten für den Betrieb der Postaufzüge, von Nachweisungen über Änderungen in den Mietverhältnissen der Post- und Telegraphenräume und von Jahresnachweisungen über Änderungen hinsichtlich der Dienstwohnungen (1909)[4]). Wesentlich erleichtert wurde 1902 die Aufstellung der alljährlich einzusendenden »Übersicht über die Benutzung und Unterhaltung der Bahnpostwagen«, u. a. dadurch, daß die Berechnung der auf ein Achskilometer entfallenden Instandsetzungskosten seit dieser Zeit nicht mehr für jeden einzelnen Wagen, sondern bezüglich der Gesamtkosten aller Wagen stattzufinden hat[10]). Ferner sind Nachweisungen über die Dienstreisen zu Aufsichts- und Überwachungszwecken und über die selbständig von den Ober-Postdirektionen verfügten Versetzungen etatsmäßig angestellter Beamten und Unterbeamten seit 1908 nicht mehr vierteljährlich, sondern nur noch jährlich einzusenden[11]). Auch wurde 1908 die Vorlegung von Bestandszeichnungen der reichseigenen Grundstücke auf die Einsendung des Lageplans, der Grundrisse und je einer Querschnitt- und Fassadenzeichnung beschränkt[1]).

Der Vereinfachung des schriftlichen Verkehrs der Ober-Postdirektionen mit dem Rechnungshofe dienen die neuerdings eingeführten Schriftwechselbücher für kürzere Mitteilungen,

---

1) A. V. 36 vom 18. März 1908 (A. 1908, S. 93 ff.).
2) A. V. 58 vom 25. Mai 1906 (A. 1906, S. 117 ff.).
3) A. V. 34 vom 17. März 1908 (A. 1908, S. 77 ff.).
4) G. V. 2 vom 16. Januar 1909.
5) A. V. 67 vom 29. Mai 1909 (A. 1909, S. 153 ff.).
6) G. V. 6 vom 16. Januar 1901.
7) G. V. 23 vom 27. Mai 1907.
8) G. V. 13 vom 7. Februar 1902.
9) G. V. 39 vom 17. Dezember 1908.
10) D. V. Z. 1902, S. 77.
11) A. V. 85 vom 6. August 1908 (A. 1908, S. 231/232).

Anträge usw., die auch in den Verkehr des Reichs-Postamts mit dem Rechnungshof Eingang gefunden haben[1]).

Die Registraturgeschäfte wurden 1901 beträchtlich vereinfacht durch Verminderung der Zahl der von den Postämtern zu führenden Akten und durch die sowohl für die Ober-Postdirektionen wie für die Postämter getroffene Anordnung, daß nur noch Schriftstücke von dauerndem Interesse zu den Akten zu nehmen, minder wichtige Schriftstücke dagegen zu sammeln und lose aufzubewahren sind[2]). Seit 1904 werden ferner allgemeine Merklisten zur Überwachung der Erledigung von Fristsachen vom Reichs-Postamte nicht mehr herausgegeben und statt dessen den Verkehrsanstalten einfach gehaltene, für mehrjährigen Gebrauch berechnete Merklisten in Plakat- oder Heftform von den Ober-Postdirektionen geliefert [3]).

In der Lieferung und Berichtigung der Druckwerke traten 1900 und 1901 insofern Vereinfachungen ein, als die Lieferung bestimmter Druckwerke (Postleithefte nebst Ortsverzeichnis, Eisenbahn-Übersichtskarten, Ortschaftsverzeichnisse, typographische Karten) an Postagenturen und Posthilfstellen auf solche Fälle beschränkt wurde, in denen hierzu ein besonderes Bedürfnis vorliegt[4]). 1906 wurde dann die Zahl der bei den Postagenturen zu führenden und zu berichtigenden Druckwerke und 1909 auch die Zahl der Druckwerke bei den Postämtern II und III durch Zurückziehung einer großen Reihe minder wichtiger oder nur selten gebrauchter Werke ganz erheblich verringert[5]). Seit 1909 wird ferner das vierteljährlich erscheinende Postblatt den Postagenturen nur noch im April und Oktober und den Posthilfstellen und amtlichen Verkaufstellen für Postwertzeichen überhaupt nicht mehr geliefert[6]). Ebenfalls seit 1909 wird die Leit-Übersichtskarte des Reichs-Postgebiets, die früher der Sommerausgabe der Postleithefte beigegeben war, nicht mehr hergestellt, und die Eisenbahn-Übersichtskarte von Deutschland nicht mehr jährlich, sondern in zweijährlichen Fristen geliefert[6]). Weiter wird künftig das Ortsverzeichnis zu den Postleitheften statt jährlich zweimal nur jährlich einmal — am 1. Mai — herausgegeben werden[7]). Erleichternde Vorschriften hinsichtlich der Berichtigung von Druckwerken wurden noch getroffen 1904 durch die Anordnung, daß die Postleithefte nach den Nachträgen nur noch bei denjenigen Postämtern zu berichtigen sind, die von den Änderungen berührt werden[8]), und 1909 durch die Bestimmung, daß bei Postämtern II und III bei Berichtigung der Zeitungspreisliste die Streichung von Zeitungen, die ihr Erscheinen eingestellt haben, auf solche Zeitungen beschränkt werden kann, die in der Regel durch das in Betracht kommende Postamt und die zugeteilten Postagenturen bezogen worden sind[6]).

### r) Mechanische und maschinelle Hilfsmittel.

Mechanische und maschinelle Hilfsmittel haben im letzten Jahrzehnt im steigendem Maße Verwendung gefunden und vielfach nicht nur Verbesserungen

---

1) G.V. 33 vom 2. September 1908; Verfügung des Reichs-Postamts vom 21. März 1910, III. N. 185.

2) A.V. 4 vom 7. Januar 1901 (A. 1901, S. 13); G.V. 1 vom 7. Januar 1901.

3) Verfügung des Reichs-Postamts vom 28. November 1903, III/IV. 50996; G.V. 16 vom 16. März 1904.

4) G.V. 48 und 62 vom 26. April und 11. Juni 1900 und 57 vom 11. Juni 1901.

5) A.V. 112 vom 20. Oktober 1906 (A. 1906, S. 267 ff.); A.V. 1 und 73 vom 30. Dezember 1908 und vom 7. Juni 1909 (A. 1909, S. 1 ff. und S. 165).

6) A.V. 67 vom 29. Mai 1909 (A. 1909, S. 153 ff.).

7) A.V. 7 vom 12. Januar 1910 (A. 1910, S. 13 ff.).

8) A.V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.).



und Vereinfachungen in der Abwicklung des Dienstes, sondern daneben auch unmittelbare Ersparnisse an Personal- und Betriebsausgaben zur Folge gehabt. Im stetig zunehmenden Umfange wird bei den Ober-Postdirektionen und den größeren Postämtern von Schreibmaschinen und seit 1900 auch von Rechenmaschinen (namentlich bei den Rechnungsstellen der Ober-Postdirektionen und der Postämter, zur Abfertigung der Geldbesteller und neuerdings bei den Postscheckämtern) Gebrauch gemacht. In dem einen Jahre von 1900 bis 1901 stieg die Zahl der im Postdienste verwendeten Rechenmaschinen allein von 100 auf 221[1]). Neuerdings werden, insbesondere für die Postscheckämter, auch die bedeutend leistungsfähigeren elektrischen Rechenmaschinen beschafft. Insgesamt waren am 31. März 1910 642 Rechenmaschinen bei Postdienststellen im Gebrauche. Eine wesentliche Beschleunigung erfuhr der Postanweisungs-Annahmedienst bei größeren Postämtern seit 1902 durch die Einführung selbsttätiger Numerierstempel, das sind Stempel aus Stahl oder Bronze, die außer der fortlaufenden Aufgabenummer auch den Namen der Aufgabe-Postanstalt und die Nummer des Ober-Postdirektionsbezirks sowie seit 1903 auch den Tag der Einlieferung wiedergeben[2]). Auf die weitere Erleichterung des Annahmedienstes durch die Aufstellung von Automaten zum Absatze von Postwertzeichen und zur Einlieferung von Einschreibbriefen haben wir schon unter A I c (S. 455/456) hingewiesen. Von großer Bedeutung für die Vereinfachung des Stempelgeschäfts bei den Briefabfertigungsstellen war die Aufstellung von Stempelmaschinen mit elektrischem Antriebe bei größeren Postämtern, von denen verschiedene Systeme (sogenannte Bickerdike-, Columbia- und Kragsche Maschinen) erprobt wurden. Die zunächst nur in Berlin mit je einer Bickerdike- und einer Columbia-Stempelmaschine angestellten Versuche[3]) wurden 1902 auf eine Reihe weiterer größerer Postämter ausgedehnt[4]). 1908 waren insgesamt 38 Bickerdike-, 4 Columbia- und 9 Kragsche Stempelmaschinen mit elektrischem Antrieb in Gebrauch[5]). Die Zahl der beschafften Kragschen Maschinen mit elektrischem Antriebe hat sich inzwischen auf 34 erhöht. Außerdem werden seit einiger Zeit Versuche mit einem neuen System (System Sylbe) angestellt, von dem vorläufig 2 Maschinen in Betrieb genommen worden sind. Daneben wurden mehrfach hammerförmige Briefaufgabestempel mit Typenrädern[6]) und Stempelmaschinen für Hand- und Fußbetrieb[7]) versuchsweise verwendet.

Sehr lebhaft hat die Verwendung von Fahrrädern, außer im Telegramm-, namentlich im Briefkastenleerungs-, Eilboten- und Landbestelldienste[8]), zugenommen. Auch das Motordreirad fand neuerdings Eingang in den Postdienst[9]). U. a. wurden die 1906 in Hamburg in Gebrauch genommenen zweirädrigen Briefsammelwagen für den Kastenleerungsdienst 1907 durch Kraftfahrzeuge ersetzt[10]). Was im übrigen die Verwendung von Kraftfahrzeugen im Postdienst anlangt, so wurden 1899 die

---

[1]) D.V.Z. 1900, S. 292 und 1901, S. 234.
[2]) D.V.Z. 1902, S. 502 und 1903, S. 567; A.V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.).
[3]) D.V.Z. 1901, S. 492/493.
[4]) D.V.Z. 1902, S. 412.
[5]) D.V.Z. 1908, S. 170/171.
[6]) D.V.Z. 1902, S. 235 und 1903, S. 46.
[7]) D.V.Z. 1902, S. 320; 1903, S. 65/66 und 1908, S. 170/171.
[8]) Vgl. hierüber D.V.Z. 1904, S. 320/321.
[9]) Vgl. ausführlich hierüber D.V.Z. 1908, S. 309 ff.
[10]) D.V.Z. 1907, S. 6 und 317.

ersten Versuche mit zwei Selbstfahrern (einem Güterpost- und einem Paketbestellwagen) angestellt[1]). Nachdem dann die Versuche, weil sie damals noch kein günstiges Ergebnis geliefert hatten, 1902 vorübergehend eingestellt worden waren, wurden sie vom September 1903 ab wieder aufgenommen[2]). 1905 erfolgte die Einstellung des ersten reichseigenen Selbstfahrers in den Postdienst in Berlin[3]) und am 16. Juli 1906 die Eröffnung der ersten reichseigenen Kraftwagen-Personenpostlinie zwischen Friedberg (Hessen) und Ranstadt[4]). 1906 und 1907 wurden auf vier weiteren Personenpostkursen reichseigene Kraftwagen eingestellt und insgesamt auf den fünf Kursen von 11 Kraftomnibussen im regelmäßigen Dienste werktäglich 621 km zurückgelegt[5]). Gleichzeitig wurden auch Privat-Kraftunternehmungen im steigenden Maße zur Postsachenbeförderung herangezogen. Am 1. April 1907 waren es bereits 13 und am 1. April 1908 16 derartige Unternehmungen, die für die Postsachenbeförderung dienstbar gemacht worden waren[6]). Ferner werden zur Postsachenbeförderung zwischen dem Hauptpostamt und dem Bahnhofspostamte besondere Straßenbahn-Postwagen seit dem 1. März 1901 in Frankfurt (Main)[7]) und seit dem 1. April 1908 in Straßburg (Elsaß)[8]) verwendet.

Der Erwähnung bedürfen im weiteren die zahlreichen maschinellen Anlagen (Aufzüge, Drehscheiben, Schiebebühnen usw.) bei den besonderen Postverladebahnhöfen, die nach dem günstigen Ergebnisse des zuerst 1895 in Cöln (Gladbacher Wall) angestellten Versuchs im letzten Jahrzehnt in größeren Orten — u. a. in Berlin, Dresden, Hamburg, Leipzig — eingerichtet wurden[9]). In Verbindung mit einzelnen Postverladebahnhöfen wurden auch besondere maschinelle Anstalten zum Reinigen und Ausbessern der Brief- usw. Beutel, sogenannte Beutelschüttelwerke mit Wasch- und Stopfanstalt, in Betrieb genommen, so 1903 in Cöln[10]) und neuerdings in Berlin (Postverladestelle am Schlesischen Bahnhof). Wegen des letztgenannten Beutelschüttelwerkes vgl. den Aufsatz auf S. 73 ff. Mehrere gleichartige Anstalten sind für andere Orte bereits in Aussicht genommen. Die Zahl der elektrisch oder hydraulisch betriebenen besonderen Postaufzüge hat auch auf anderen Bahnhöfen im letzten Jahrzehnte bedeutend zugenommen. Ebenso sind vielfach innerhalb der Postgebäude Aufzüge zur Beförderung der Akten, Pakete oder Briefbeutel zwischen den Dienststellen in verschiedenen Geschossen eingerichtet worden. Erwähnt sei hier auch die 1901 erfolgte Herstellung eines Fallschachts mit Gleitbahn vom Ortsortiersaal im dritten Geschosse zur Verladestelle im Erdgeschosse beim Briefpostamt in Berlin zur Beförderung schwerer Briefbeutel[11]).

Eine besondere Gruppe der mechanischen und maschinellen Hilfsmittel bilden die seit dem vergangenen Jahre bei den Postscheckämtern zur Vereinfachung und Beschleunigung der Abwicklung des Betriebs und im

---

[1]) D.V.Z. 1901, S. 307.
[2]) D.V.Z. 1905, S. 479 ff. und 515 ff.
[3]) D.V.Z. 1905, S. 346, 479 ff. und 515 ff.
[4]) D.V.Z. 1906, S. 371 und 392.
[5]) D.V.Z. 1908, S. 63 ff.
[6]) D.V.Z. 1908, S. 313/314.
[7]) D.V.Z. 1901, S. 314/315; 1902, S. 58 und 235; vgl. auch Archiv 1901, S. 463 ff.
[8]) D.V.Z. 1908, S. 269.
[9]) Vgl. hierüber D.V.Z. 1902, S. 581/582.
[10]) D.V.Z. 1902, S. 430; 1903, S. 171.
[11]) D.V.Z. 1902, S. 46/47.

Interesse der Personalersparnis in Gebrauch genommenen zahlreichen Maschinen und Apparate. U. a. werden bei den Postscheckämtern verwendet: Hochdruckstempelmaschinen zum Eindrucken sogenannter »Hochdruckstempel« mit der Bezeichnung des Postscheckamts in die Zahlungsanweisungen und Girolisten, Druckmaschinen zur Herstellung der erforderlichen Eindrucke in die Postschecks, Zahlkarten usw., Drahtheftmaschinen mit Handbetrieb und selbsttätiger Klammerbildung zum Heften der Scheck- und Kartenhefte, Papierschneidemaschinen mit Parallelschnitt zum Abtrennen der Zahlkartenabschnitte und zum Öffnen der Briefumschläge, Durchleuchtungstische zum Durchleuchten von Briefumschlägen auf das Vorhandensein etwa darin zurückgebliebener Papiere, mit denen von einem Unterbeamten in der Stunde etwa 4000 Umschläge geprüft, und Apparate zum Verschließen der Briefumschläge, mit denen stündlich etwa 2000 Umschläge verschlossen werden können, sowie neuerdings nach Art der Phonographen eingerichtete Sprechmaschinen mit elektrischem Motorantrieb (Diktier- und Abhörmaschinen) zur Aufnahme von Aufzeichnungen über Zahlkarten usw. zu Prüfungszwecken an Stelle der früher geführten umfangreichen Zahlkartenlisten und in Verbindung damit Abschleifmaschinen für Phonographenwalzen, die es ermöglichen sollen, die nämlichen Walzen mehrmals zu benutzen. Außerdem werden neuerdings bei den Postscheckämtern Versuche mit kombinierten Schreib- und Rechenmaschinen angestellt.

**2. Wechselverkehr.**

Die bei weitem wichtigste Vereinfachung des Betriebsdienstes im Wechselverkehr brachte das Jahr 1907 durch den Wegfall der Zählung und der Anrechnung des auf Paketadressen, Wertbriefen und Wertkästchen haftenden gemeinschaftlichen Frankos und Portos in den Fracht- und Geldkarten. Die große Bedeutung der auf Anregung der Reichs-Postverwaltung eingeführten Neuerung, die nicht nur den Betriebstellen, sondern infolge der Beseitigung umfangreicher Prüfungsgeschäfte auch den Bezirks- und Zentralbehörden zugute kam, erhellt schon daraus, daß die mit der Ermittlung der gemeinschaftlichen Fahrposteinnahme zusammenhängenden Arbeiten vordem den Wechselverkehrsverwaltungen jährlich mehr als 600 000 Mark Unkosten verursacht hatten. Das neue Verfahren ermöglichte es ferner, die Mehrzahl der früher täglich abgefertigten, etwa 5000 Frachtkartenschlüsse des Wechselverkehrs aufzuheben und im Verkehr des Reichs-Postgebiets mit Bayern und Württemberg von einer Sonderbehandlung der Postpaketadressen abzusehen[1]). Seit 1909 wird auch das Weiterfranko für solche Pakete nach dem Auslande, deren Begleitadressen im offenen Transit über ein anderes Wechselverkehrsgebiet geleitet werden, in den Frachtkarten des Wechselverkehrs nicht mehr verrechnet, wenn die Grenz-Ausgangs-Postanstalt dem gleichen Postgebiet angehört wie der Aufgabeort oder die Grenz-Eingangs-Postanstalt[2]).

In der Ausfertigung der Karten im Wechselverkehr traten im übrigen noch folgende Erleichterungen ein. Vereinfachte Formulare zu Frachtkarten und Ladezetteln im Verkehr mit Österreich-Ungarn wurden 1901[3]), zu Briefkarten im gesamten Wechselverkehr 1902[4]) und zu Lade-

[1]) A. V. 58 vom 20. Juni 1907 (A. 1907, S. 147); D. V. Z. 1907, S. 335 ff.
[2]) A. V. 91 vom 14. Juli 1909 (A. 1909, S. 211).
[3]) A. V. 60 vom 20. Mai 1901 (A. 1901, S. 211).
[4]) D. V. Z. 1902, S. 477/478.

zetteln im Verkehr mit Bayern und Württemberg 1909[1]) eingeführt. Seit 1901 werden im Verkehr mit Österreich[2]) (wie schon vordem im inneren Verkehr des Reichs-Postgebiets und im Verkehr mit Bayern und Württemberg) und seit 1902 auch im Verkehr mit Ungarn[3]) die Einschreibbriefsendungen und ferner seit 1901 im Verkehr mit Österreich und Ungarn auch die Nachnahmepakete bis zum Gewichte von 5 kg[4]) nur noch summarisch in die Karten eingetragen. 1907 wurde weiter angeordnet, daß im Verkehr mit Österreich-Ungarn die auf Paket- und Wertsendungen haftenden Nachnahmen in keinem Falle mehr (also auch nicht bei Paketen im Gewichte von mehr als 5 kg) in den Fracht- und Geldkarten zu vermerken sind, und daß ferner in den Fracht- und Geldkarten des Wechselverkehrs die Angabe des Aufgabe- und Bestimmungsorts unterbleiben kann, wenn die Sendungen aus dem Abgangsorte der Karte herrühren und nach dem Bestimmungsorte der Karte gerichtet sind[5]). Die summarische Eintragung findet im Verkehr mit Bayern und Württemberg, ebenso wie im inneren Verkehr des Reichs-Postgebiets (vgl. unter B I b S. 483), seit 1909 auch bei Briefen, Kästchen und Beutelstücken mit Wertangabe bis zu 600 Mark Anwendung[6]). Weiter erhielt die Bestimmung, daß die Zahl der in einem Kartenschluß enthaltenen Eilbriefsendungen nicht mehr im Kopfe der Briefkarten angegeben zu werden braucht, 1906 gleichzeitig mit ihrer Einführung im inneren Verkehr des Reichs-Postgebiets (vgl. unter B I b S. 483/484) auch im Wechselverkehr Geltung[7]).

Hinsichtlich der Fertigung und des Austausches der Kartenschlüsse kommen folgende Vereinfachungen in Betracht. Im Verkehr mit Bayern, Württemberg und Österreich können seit 1901 die von den Bahnposten und seit 1904 auch die von den Ortspostanstalten gefertigten Geldbunde durch Siegelmarken[8]) und im Verkehr mit den nämlichen Ländern seit 1903 sowie im Verkehr mit Ungarn seit 1905 die in den Beamtenbahnposten gefertigten Brief- und Geldbriefbeutel mit Plomben[9]) verschlossen werden. Seit 1903 findet im gesamten Wechselverkehr das Verfahren der vereinigten Kartierung und Verpackung von Brief- und Fahrpostsendungen Anwendung; auch werden seit dieser Zeit Kartenschlüsse, die niemals Wertsendungen enthalten sollen, allgemein als Briefbeutel oder Briefpakete bezeichnet und die Karten zu derartigen Kartenschlüssen nicht mehr lose befördert, sondern mit in die Beutel usw. verpackt[10]). 1907 kam im gesamten Wechselverkehr das Wiegen der Geldbeutel in Wegfall[5]). Ebenfalls 1907 wurde im Wechselverkehr, wie seit 1904 im inneren Verkehr des Reichs-Postgebiets (vgl. unter B I b S. 484), die Versendung von Beuteln mit gewöhnlichen, nicht mit Porto belasteten Briefsendungen aller Art ohne Karte zugelassen[11]). Weiter wurde 1907 die Wertgrenze für summarisch zu übergebende Wagenstücke mit Wertangabe auch im Verkehr mit Österreich-Ungarn auf 600 Mark erhöht[5]). Seit 1902 können

---

[1]) A.V. 92 vom 15. Juli 1909 (A. 1909, S. 211).
[2]) A.V. 172 vom 13. Dezember 1900 (A. 1900, S. 508/509); D.V.Z. 1900, S. 561.
[3]) A.V. 39 vom 16. April 1902 (A. 1902, S. 88).
[4]) A.V. 74 vom 28. Juni 1901 (A. 1901, S. 264).
[5]) A.V. 83 vom 10. September 1907 (A. 1907, S. 211 ff.).
[6]) A.V. 86 vom 3. Juli 1909 (A. 1909, S. 195).
[7]) A.V. 38 vom 20. April 1906 (A. 1906, S. 81).
[8]) A.V. 115 vom 17. Oktober 1901 (A. 1901, S. 399) und A.V. 24 vom 13. Februar 1904 (A. 1904, S. 51 ff.).
[9]) G.V. 60 vom 5. Oktober 1903; A.V. 127 vom 15. Dezember 1905 (A. 1905, S. 265).
[10]) A.V. 11 vom 13. Februar 1903 (A. 1903, S. 23/24); D.V.Z. 1903, S. 232/233.
[11]) A.V. 50 vom 25. Mai 1907 (A. 1907, S. 113).

im Wechselverkehr Frachtkartenschlüsse oder vereinigte Kartenschlüsse auch durch Schaffnerbahnposten oder Postagenturen[1]) und seit 1903 Kartenschlüsse, die außer Briefsendungen regelmäßig nur Paketadressen enthalten, auch durch Vermittlung des Eisenbahnpersonals[2]) ausgetauscht werden.

Von sonstigen Erleichterungen sind noch folgende zu erwähnen. Seit 1907 wird das Franko bei Paket- und Wertsendungen des Wechselverkehrs nur noch wie bei gleichartigen Sendungen des inneren Verkehrs des Reichs-Postgebiets vorgezeichnet[3]). Im Verkehr mit Bayern und Württemberg werden seit 1900 die Zeitungsgebühren nicht mehr für jedes einzelne Exemplar, sondern nur noch für sämtliche einer Vermittlungsanstalt gleichzeitig gelieferten Exemplare der nämlichen Zeitung halbscheidlich geteilt und verrechnet[4]). 1904 trat eine wesentliche Vereinfachung im Postanweisungs-, Nachnahme- und Zeitungsverkehr mit Österreich-Ungarn insofern ein, als seit dieser Zeit die Postanweisungen in der Währung des Bestimmungslandes (und nicht mehr des Aufgabelandes) ausgefertigt werden[5]). 1909 schließlich wurde die Bestimmung aufgehoben, wonach früher die Verzollungsgebühren für die im Reichs-Postgebiete verzollten Sendungen nach Bayern und Württemberg den Verwaltungen dieser Länder als fremdes Porto anzurechnen waren[6]). Wegen des neuerdings im Verkehr mit Österreich-Ungarn eingeführten vereinfachten Verfahrens bei der Abrechnung über Frankozettel vgl. im übrigen unter B 4 (S. 535).

### 3. Verkehr mit den deutschen Schutzgebieten, den deutschen Postanstalten im Ausland und den Kriegschiffen.

Aus den Betriebs-Erleichterungen im Verkehr mit den deutschen Schutzgebieten und den deutschen Postanstalten im Ausland ist namentlich hervorzuheben, daß das Verfahren der summarischen Kartierung der eingeschriebenen Briefsendungen, das bereits 1898 im Verkehr mit dem deutschen Postamt in Schanghai Eingang gefunden hatte, 1900 auch auf den Verkehr mit den deutschen Postanstalten in der Türkei und den Verkehr dieser Postanstalten untereinander und 1901 ferner auf den Postaustausch zwischen Deutschland und den mit Fachbeamten besetzten deutschen Postanstalten in Marokko sowie in den Schutzgebieten Togo, Kamerun, Deutsch-Südwestafrika, Deutsch-Ostafrika und Samoa ausgedehnt wurde[7]). Ebenfalls seit 1901 werden im Verkehr mit den deutschen Schutzgebieten und den deutschen Postanstalten im Ausland auch die Postpakete nur noch summarisch kartiert[8]).

Im Verkehr mit den deutschen Kriegschiffen ist eine wesentliche Vereinfachung dadurch eingetreten, daß seit 1907 außer dem Marine-Postbureau auch die Postämter in Kiel 1 und Wilhelmshaven mit den sich in europäischen Gewässern aufhaltenden Kriegschiffen und die Küstenpostanstalten in den deutschen Schutzgebieten sowie die deutschen Postanstalten in China, Marokko und der Türkei mit den in ihrer Nähe befindlichen Kriegschiffen in unmittelbaren Kartenschlußwechsel treten kön-

---

[1]) D. V. Z. 1903, S. 232/233.
[2]) A. V. 11 vom 13. Februar 1903 (A. 1903, S. 23/24).
[3]) A. V. 83 vom 10 September 1907 (A. 1907, S. 211 ff.)
[4]) G. V. 103 vom 13. Dezember 1900.
[5]) A. V. 36 vom 18. März 1904 (A. 1904, S. 89/90).
[6]) A. V. 146 vom 1. Dezember 1909 (A. 1909, S. 319).
[7]) D. V. Z. 1901, S. 245.
[8]) D. V. Z. 1901, S. 359/360.

nen[1]). Eine weitere Vereinfachung besteht darin, daß seit dem 1. September 1909 im Postanweisungsverkehr mit den in heimischen Gewässern sich aufhaltenden Kriegschiffen an die Stelle des Bar-Einzahlungs- und Auszahlungsverkehrs durchweg die Begleichung im Giroweg unter Ausgleich der Beträge durch das Postamt 1 in Kiel und die Reichsbank-Girokonten der Schiffe getreten ist[2]).

#### 4. Sonstiger Auslandsverkehr.

Für die Abwicklung des Briefverkehrs mit dem Auslande war es von großer Bedeutung, daß mit dem Inkrafttreten des neuen Weltpostvertrags von Rom vom 1. Oktober 1907 ab die Transitgebühren für Briefsendungen wesentlich ermäßigt und gleichzeitig die Vorschriften über die Abrechnung der Transitgebühren erheblich vereinfacht wurden[3]). Eine Erleichterung besteht ferner darin, daß nach den Vereinbarungen des Weltpostvertrags seit diesem Zeitpunkt auf unzureichend frankierten Briefsendungen nach dem Auslande nicht mehr der einfache, sondern der doppelte Betrag des fehlenden Frankos zu vermerken ist, wodurch die Bestimmungspostanstalten in die Lage versetzt sind, bei Berechnung des vom Empfänger einzuziehenden Portos lediglich den im Aufgabelande vermerkten Betrag zugrunde zu legen[3]). Zur Erleichterung des Briefpostverkehrs mit dem Auslande wurde ferner 1900 angeordnet, daß die Verpackung von Briefbunden nach dem Auslande lediglich durch Umschnüren erfolgen kann, und daß die von bestimmten, hierzu ermächtigten inländischen Dienststellen gefertigten Briefbunde mit Sendungen nach dem europäischen Auslande von den Grenz-Auswechslungs-Postanstalten uneröffnet weitergegeben werden dürfen[4]). 1907 wurde dann diese Bestimmung auch auf Briefbunde nach dem außereuropäischen Ausland ausgedehnt und gleichzeitig die Befugnis zur Fertigung von Briefpostbunden mit Drucksachen auf ausländische (auch außereuropäische) Ortspostanstalten allen Postämtern dergestalt eingeräumt, daß es einer besonderen Ermächtigung hierzu nicht erst bedarf[5]). In umgekehrter Richtung trat insofern eine Erleichterung ein, als die aus der Schweiz herrührenden Briefpostbunde nach Orten Deutschlands seit 1908 im allgemeinen von den Grenz-Eingangs-Postanstalten nicht mehr geöffnet zu werden brauchen[6]). Das Verfahren der Versendung von frankierten Drucksachen und Warenproben in direkten Beuteln ohne Karte wurde 1900 im Verkehr mit den Niederlanden, mit Frankreich, Norwegen und der Schweiz und 1901 im Verkehr mit Großbritannien und Rußland neu eingeführt[7]). Im Verkehr mit der Schweiz können seit 1907 außer Drucksachen und Warenproben auch die übrigen gewöhnlichen voll frankierten Briefsendungen entweder regelmäßig auf besondere Verabredung oder auch nach Bedürfnis ohne besondere Verabredung in Beuteln ohne Karte versendet werden[8]). Die summarische Kartierung von Einschreibbriefsendungen nach dem Auslande hat Eingang gefunden im Verkehr mit der Schweiz, und zwar

---

1) D. V. Z. 1909, S. 25.
2) D. V. Z. 1909, S. 413/414.
3) A. V. 83 vom 10. September 1907 (A. 1907, S. 211 ff.).
4) A. V. 158 vom 22. November 1900 (A. 1900, S. 476/477).
5) A. V. 16 vom 4. März 1907 (A. 1907, S. 49)
6) D. V. Z. 1908, S. 38.
7) D. V. Z. 1900, S. 560.
8) A. V. 104 vom 25. Oktober 1907 (A. 1907, S. 285); vgl. auch D. V. Z. 1908, S. 47 und 1909, S. 264/265.

zunächst nur hinsichtlich der nicht mit Nachnahme belasteten Sendungen 1905[1]), später auch hinsichtlich der mit Nachnahme belasteten Sendungen 1909[2]), ferner im Verkehr mit Norwegen 1905[3]), im Verkehr mit Schweden und Luxemburg 1907[4]) und im Verkehr mit Dänemark 1908[5]). Die Bedeutung dieser Erleichterung erhellt am besten daraus, daß 1908 im Verkehr mit dem Ausland einschließlich des Wechselverkehrs rund 3,6 Millionen eingehende und rund 3,4 Millionen abgehende Einschreibbriefsendungen in der vereinfachten Weise behandelt werden konnten[5]). Die gemeinsame Kartierung von Einschreib- und Wertbriefsendungen wurde 1907 im Verkehr mit Belgien, Luxemburg und der Schweiz und 1908 auch im Verkehr mit Dänemark eingeführt[6]). Für den Wertbriefverkehr brachte ferner das Inkrafttreten des neuen Weltpostvertrags am 1. Oktober 1907 eine wesentliche Erleichterung durch die Bestimmungen, daß die Abrechnung über Versicherungsgebühren für Wertbriefe und Wertkästchen und über Portobeträge für Wertkästchen nicht mehr auf Grund fortlaufender Anschreibungen in den Karten, sondern auf Grund von Ermittlungen erfolgt, die alle Jahre für 28 Tage stattfinden, und daß Geldbunde im Verkehr mit dem Ausland allgemein nicht mehr zu wiegen sind[7]).

Unter den Vereinfachungen im Postpaketverkehr mit dem Ausland ist hervorzuheben, daß Postpakete mit Wertangabe bis 600 Mark im Verkehr mit der Schweiz seit 1900 summarisch übergeben[8]) sowie im Verkehr mit Schweden (wie schon vordem im Verkehr mit Belgien, Dänemark, Luxemburg, Norwegen und der Schweiz) seit 1901 Postpakete ohne Wertangabe und Nachnahme[9]), im Verkehr mit der Schweiz und Luxemburg seit 1903 auch Postpakete mit Nachnahme[10]) und im Verkehr mit der Schweiz seit 1907 auch Postfrachtstücke[11]) nur noch summarisch in die Karten eingetragen werden. Seit 1909 findet ferner im Verkehr mit Dänemark, Luxemburg und Schweden ein Bekleben der dringenden Pakete mit Leitzetteln[12]) und im Austausche mit schweizerischen Dienststellen ein Zählen der Pakete ohne Wertangabe bei der Übergabe[13]) nicht mehr statt. Bei dem Austausche von Unbestellbarkeitsmeldungen über Postfrachtstücke bedarf es seit 1900 im Verkehr mit Belgien, Dänemark, Luxemburg, Norwegen, Schweden und der Schweiz[14]) und beim Austausche von Unbestellbarkeitsmeldungen über Postpakete seit 1905 im Verkehr mit den Vereinigten Staaten von Amerika[15]) nicht mehr der Vermittlung der Grenz-Auswechslungs-Postanstalten.

Im Nachnahmedienste findet seit 1900 im Verkehr mit der Schweiz eine Abrechnung über Nachnahmegebühren für Postpakete nicht mehr statt[8]).

---

[1]) A. V. 34 vom 18. April 1905 (A. 1905, S. 87).
[2]) A. V. 138 vom 11. Dezember 1908 (A. 1908, S. 333).
[3]) A. V. 96 vom 25. Oktober 1905 (A. 1905, S. 217).
[4]) A. V. 80 vom 17. August 1907 (A. 1907, S. 199); D. V. Z. 1908, S. 66/67.
[5]) D. V. Z. 1908, S. 66/67.
[6]) D. V. Z. 1907, S. 594 und 1908, S. 66/67.
[7]) A. V. 83 vom 10. September 1907 (A. 1907, S. 211 ff.).
[8]) A. V. 115 vom 21. August 1900 (A. 1900, S. 354/355).
[9]) D. V. Z. 1901, S. 359/360.
[10]) A. V. 99 vom 20. November 1903 (A. 1903, S. 229); D. V. Z. 1904, S. 15.
[11]) A. V. 34 vom 2. April 1907 (A. 1907, S. 73).
[12]) A. V. 27 vom 18. Februar 1909 (A. 1909, S. 46).
[13]) A. V. 55 vom 28. April 1909 (A. 1909, S. 107).
[14]) A. V. 6 und 65 vom 5. Januar und 27. April 1900 (A. 1900, S. 17/18 und 207).
[15]) A. V. 72 vom 7. September 1905 (A. 1905, S. 187); D. V. Z. 1905, S. 441.

Ferner erfolgt die Abwicklung von Nachnahmen im Paket-Nachnahmeverkehr, wie schon vordem im Briefnachnahmeverkehr, seit 1900 im Verkehr mit der Schweiz[1]), seit 1902 im Verkehr mit Italien, Norwegen und Montenegro[2]) und seit 1907 im Verkehr mit allen übrigen Ländern, ausgenommen beim Postfrachtstückverkehr mit Frankreich[3]), durch unmittelbare Begleichung der Beträge mit Postanweisungen zwischen der Aufgabe- und Bestimmungs-Postanstalt ohne Inanspruchnahme der Auswechslungs-Postanstalten.

Nachfrage- (Lauf-) Schreiben wegen Einschreib-, Paket- und Wertsendungen sind seit 1907 auch im überseeischen Verkehr statt zunächst an die Bestimmungs-Postanstalt stets von vornherein auf dem Leitwege zu versenden[4]).

Eine Vereinfachung des Auslandverkehrs von großer Tragweite besteht ferner darin, daß seit kurzem im Verkehr mit einer größeren Zahl von Ländern die Abrechnung über die auf Frankozetteln lastenden Beträge in Anlehnung an das Postanweisungs-Abrechnungsverfahren ohne Inanspruchnahme der Auswechslungs-Postanstalten lediglich durch unmittelbare Abrechnung zwischen den Zentralstellen der Postverwaltungen erfolgt. Das neue Verfahren hat zunächst im Verkehr mit Ägypten, Bosnien-Herzegowina, Dänemark, den Niederlanden, Norwegen, Österreich, Serbien und Schweden Eingang gefunden[5]).

Von den zahlreichen Verbesserungen des Postverkehrs mit dem Auslande durch Eröffnung neuer Leitwege sei nur kurz erwähnt die Nutzbarmachung des Schienenwegs über Sibirien für Briefsendungen von Deutschland nach Ostasien 1903[6]), der allerdings infolge des russisch-japanischen Krieges schon bald darauf (1904) wieder gesperrt[7]) und erst 1905 teilweise[8]) und 1907 im weiteren Umfange[9]) wieder geöffnet wurde, und die 1908 auf Betreiben der Reichs-Postverwaltung eröffnete neue Postverbindung nach Samoa über New York–San Francisco an Stelle der 1907 eingegangenen gleichartigen Verbindung[10]).

---

## Die Eisenbahnen und die Schiffahrt Japans.*)

Von H. Klär, Ober-Postinspektor in Berlin.

Das Eisenbahnnetz Japans umfaßte bis in die neueste Zeit hinein außer den Staatsbahnlinien mehr als dreißig Privatbahnen. Der Eisenbahnbetrieb entbehrte daher der Einheitlichkeit und brachte nur geringen Ertrag. Mit Rücksicht hierauf hielt es die Regierung, zumal die Zahl der Privatbahngesell-

[1]) A.V. 115 vom 21. August 1900 (A. 1900, S. 354/355).
[2]) D.V.Z. 1902, S. 255.
[3]) A.V. 83 vom 10. September 1907 (A. 1907, S. 211 ff.); D.V.Z. 1908, S. 29.
[4]) A.V. 83 vom 10. September 1907 (A. 1907, S. 211 ff.).
[5]) A.V. 16 vom 5. Februar 1910 (A. 1910, S. 33 ff.); D.V.Z. 1910, S. 62 ff.
[6]) A.V. 78 vom 12. September 1903 (A. 1903, S. 189/190).
[7]) A.V. 17, 21 und 23 vom 9., 11. und 16. Februar 1904 (A. 1904, S. 37, 45 und 47).
[8]) A.V. 112 vom 14. November 1905 (A. 1905, S. 236).
[9]) A.V. 11 vom 12. Februar 1907 (A. 1907, S. 37).
[10]) A.V. 15 und 27 vom 2. und 25. März 1907 (A. 1907, S. 47 und 63); A.V. 20 vom 11. Februar 1908 (A. 1908, S. 48); D.V.Z. 1908, S. 67.

*) Unter Mitbenutzung des finanziellen und wirtschaftlichen Jahrbuchs für Japan. Herausgegeben vom Kaiserlich Japanischen Finanzministerium. Neunter Jahrgang. 1909. Tokio.



schaften immer größer wurde, für geboten, alle dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen zu verstaatlichen. Zu diesem Zwecke wurden im März 1906 mehrere Gesetze erlassen, unter denen das sogenannte Eisenbahnverstaatlichungsgesetz und das Gesetz über die Verstaatlichung der Keifu-(Seoul–Fusan) Eisenbahn die wichtigsten sind.

Die unter diese Gesetze fallenden Privatbahnen gehörten 17 Gesellschaften und waren fast ausschließlich Stammbahnen mit einer Gesamtlänge von 2812 engl. Meilen. Ihre Baukosten betrugen 229 Millionen Yen (479 159 600 Mark). Nach den Gesetzesbestimmungen hat die Regierung die in Betracht kommenden Bahnen in den 10 Jahren von 1906 bis 1915 anzukaufen. Zur Ausführung des Gesetzes ist eine Anleihe aufgenommen worden, deren Nennwert der Kaufsumme für sämtliche Privatbahnen gleichkommt. Diese beträgt 476 318 800 Yen (996 649 457 Mark). Hiervon sind bis Ende Mai 1909 289 775 800 Yen (606 326 884 Mark) in Staatsschuldverschreibungen ausgezahlt worden. Der Restbetrag in Höhe von 186 543 000 Yen (390 322 573 Mark) war bis Ende Juli 1909 zu zahlen.

Die Gesamtzahl der Fahrgäste auf den japanischen Eisenbahnen betrug im Rechnungsjahre 1907/08 141 Millionen, von denen 101 Millionen die Staatsbahnen und 40 Millionen die Privatbahnen benutzten. Die Gesamtmenge der beförderten Güter belief sich während der gleichen Zeit auf 23 Millionen Tonnen, wovon 18 Millionen auf die Staatsbahnen und 5 Millionen auf die Privatbahnen entfielen. Die Einnahmen erreichten den Betrag von 82 Millionen Yen (171 576 800 Mark), von denen 70 Millionen bei den Staatsbahnen und 12 Millionen bei den Privatbahnen verrechnet wurden. Die Betriebskosten beliefen sich auf 42 Millionen Yen (87 880 800 Mark). Hiervon wurden 36 Millionen bei den Staatsbahnen und 6 Millionen bei den Privatbahnen verausgabt. Es verblieb also ein Reingewinn von 40 Millionen Yen (83 696 000 Mark), der sich mit 34 Millionen auf die Staatsbahnen und mit 6 Millionen auf die Privatbahnen verteilte. Der Voranschlag für 1909/10 weist in Einnahme und Ausgabe 91 Millionen und 83 Millionen Yen nach, was einen Reingewinn von 8 Millionen Yen bedeutet. In die Ausgaben sind 30 Millionen Yen Zinsen für die zum Ankaufe der Eisenbahnen begebenen öffentlichen Anleihen usw. einbegriffen. Die Länge sämtlicher, im Rechnungsjahre 1907/08 im Betriebe gewesenen Eisenbahnen betrug 4899 engl. Meilen, von denen nur noch 446 Meilen Privateigentum, dagegen 4453 Meilen Staatseigentum waren. Die Baukosten der Privatbahnen beliefen sich auf 27 Millionen Yen (56 494 800 Mark); das Anlagekapital für die Staatsbahnen kann noch nicht genau angegeben werden, weil der Ankaufpreis einzelner der verstaatlichten Bahnen noch nicht endgültig festgestellt ist.

Um die Süd-Mandschurei für den Handel zu erschließen, gründete die japanische Regierung im November 1906 die südmandschurische Eisenbahnaktiengesellschaft zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen sowie zur Gründung und Unterhaltung anderer Unternehmungen. Das eingezahlte Aktienkapital der Gesellschaft betrug 200 Millionen Yen (418 480 000 Mark), von denen die Regierung 100 Millionen Yen übernahm, während der Rest zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt wurde. Wenn die Dividende der Gesellschaft weniger als 6 v. H. für das Jahr beträgt, hat die Regierung den Fehlbetrag zu decken. Außerdem wird die Zahlung von Kapital und Zinsen auf die von der Gesellschaft ausgegebenen Schuldverschreibungen von der Regierung gewährleistet. Die Gesellschaft betreibt außer ihren Eisenbahnen noch den Bergbau, besonders in den Kohlengruben von Fushun und Yentai, die Beförderung der Kohle zu Wasser, die Herstellung und Ausnutzung elektrischer Anlagen, die Bewirtschaftung

von Ländereien, den Bau von Häusern sowie Lager- und andere mit dem Eisenbahnbetrieb in Verbindung stehende Geschäfte, zu deren Übernahme die Regierung ihre Genehmigung erteilt hat. Zur Ermöglichung eines Durchgangsverkehrs mit den russischen und den chinesischen Bahnen wurde das Bahnnetz der Gesellschaft allmählich mit einer breiteren Spur versehen und vom 30. Mai 1908 ab mit breiteren Wagen ausgerüstet. Die Gesamtzahl der Reisenden in den ersten 6 Monaten des Rechnungsjahrs 1908/09 betrug 910 000, die Gesamtmenge der beförderten Güter 1 092 000 Tonnen. Die Einnahme der Gesellschaft stellte sich im gleichen Zeitraum auf 6 959 000 Yen (14 561 012 Mark), die Ausgabe dagegen auf 6 188 000 Yen (12 947 777 Mark). Der Reinertrag erreichte somit eine Höhe von 771 000 Yen. Von diesem Gesamtergebnis entfallen an Einnahmen 4 373 000 Yen (9 150 065 Mark), an Ausgaben 2 588 000 Yen (5 415 131 Mark) auf die Eisenbahn.

Elektrisch betriebene Kleinbahnen wurden Ende des Rechnungsjahrs 1908/09 von neunzehn Gesellschaften unterhalten, die mit einem Gesamtkapital von 86 800 000 Yen (181 620 320 Mark) arbeiteten. Die Länge der im Betriebe befindlichen Linien betrug 253 engl. Meilen, während sich die Länge der im Bau begriffenen Linien auf 156 engl. Meilen belief. Außer den angeführten war noch eine elektrische Bahn vorhanden, die der Stadt Osaka gehört. Die Stadtbehörde hatte für die Bahn ein Kapital von 4 895 000 Yen verfügbar gemacht; sie betrieb Ende des Jahres Linien von insgesamt 19 engl. Meilen Länge und plant den Bau weiterer Linien in einer Länge von 23 engl. Meilen.

Da ein Inselreich wie Japan für die Förderung seiner heimischen Industrie und seines Außenhandels in der Hauptsache auf die Entwicklung der Schiffahrt angewiesen ist, so hat sich die Regierung schon seit langer Zeit bemüht, die Schiffahrt zu unterstützen und zu ermutigen. Zu diesem Zwecke erließ sie im März 1906 ein Schiffahrts-Ermunterungsgesetz, auf Grund dessen japanische Staatsangehörige oder Handelsgesellschaften, deren Gesellschafter sämtlich Japaner sind, Schiffahrtunterstützungen erhalten konnten. Voraussetzung für die Gewährung solcher Unterstützungen war aber, daß die Reeder mit Eisen- oder Stahlschiffen von mindestens 1000 R. T. Gehalt und zehn Knoten Geschwindigkeit einen Personen- und Frachtverkehr zwischen Japan und dem Ausland oder zwischen ausländischen Häfen untereinander unterhielten, daß die Schiffe vollständig Eigentum der Reeder, und daß sie in die japanischen Schiffsregister eingetragen waren. Die Höhe der Schiffahrtunterstützung wurde für die einzelnen Schiffe nach ihrem Tonnengehalt und nach der durchfahrenen Strecke festgestellt. Dieses Gesetz wurde durch das am 1. Januar 1910 in Kraft getretene Gesetz, betreffend die Ermunterung der Hochseeschiffahrt, ersetzt. Hiernach erhalten in der Reederei tätige japanische Staatsangehörige und Handelsgesellschaften mit ausschließlich japanischen Gesellschaftern oder Aktionären Schiffahrtunterstützungen nach Maßgabe der zurückgelegten Meilenzahl, des Tonnengehalts, der Fahrgeschwindigkeit und des Alters ihrer aus Stahl erbauten und in die Schiffsregister eingetragenen Dampfer, sofern diese mindestens 3000 R. T. Raumgehalt haben, mit 12 Knoten Geschwindigkeit laufen und höchstens 15 Jahre alt sind. Für solche in regelmäßiger Fahrt nach Europa, Nordamerika, Südamerika und Australien beschäftigte Schiffe kann zunächst eine fortlaufende Unterstützung auf die Dauer von 5 Jahren gewährt werden.

Die Hauptschiffahrtgesellschaften, die zur Zeit von der Regierung unterstützt werden, sind die Nippon Yusen Kaisha (Japanische Postdampfer-Gesellschaft), die Osaka Shosen Kaisha (Osaka-Handelsdampfschiffahrt-Gesellschaft),

die Toyo Kisen Kaisha (Orientalische Dampfschiffgesellschaft) und die Nisshin Kisen Kaisha (Japanisch-Chinesische Dampfschiffgesellschaft).

Die Nippon Yusen Kaisha arbeitete in dem Berichtsjahre mit einem Aktienkapitale von 22 Millionen Yen (46 032 800 Mark) und einer Flotte von 86 Dampfern mit einem Gesamtraumgehalte von 264 335 R. T. Außer ihrer Betätigung in der heimischen Küstenfahrt unterhält sie regelmäßige Auslandlinien nach Europa, nach Amerika, nach Australien und nach Bombay; ferner führt sie Fahrten aus von Yokohama nach Schanghai, von Kobe nach Wladiwostok, von Kobe über Korea nach Nordchina, von Kobe nach Tairen (Dalny), sowie von Yokohama nach Nordchina und nach Kushunkotan (Korsakowsk).

Die Osaka Shosen Kaisha besaß ein eingezahltes Aktienkapital von 16 500 000 Yen (33 478 400 Mark) und eine Flotte von 106 Fahrzeugen mit einem Gesamtraumgehalte von 106 768 R. T. Die Gesellschaft betätigt sich in ausgedehntem Maße in der heimischen Küstenfahrt und läßt außerdem Dampfer laufen nach Gensan, Tairen, Tientsin, Niuchwang, Südchina und Wladiwostok.

Die Toyo Kisen Kaisha hatte ein Kapital von 6 500 000 Yen (13 600 600 Mark) und eine Flotte von vier Dampfern mit einem Raumgehalte von 23 894 R. T. zu ihrer Verfügung. Sie stellt Verbindungen her mit San Francisco, Südamerika und Hongkong.

Die Nisshin Kisen Kaisha endlich arbeitete mit einem Aktienkapitale von 8 100 000 Yen (16 948 440 Mark) und einer Flotte von vierzehn Dampfern mit einem Gesamtraumgehalte von 29 352 R. T. Sie betreibt die Schiffahrt auf dem Yangtsekiang und seinen Nebenflüssen. Ihre Linien verlaufen von Schanghai nach Hankau, nach Soochow und nach Hangchow, von Hankau nach Itschang, nach Hsiangtan und nach Changte, von Soochow nach Chinkiang und nach Hangchow, von Chinkiang nach Tsingkianpu sowie auf dem See P'oyang.

Das japanische Schiffswesen gewinnt seit 1893 dauernd an Umfang. Ende 1903 besaß Japan Schiffe mit einem Gesamtraumgehalte von 979 000 R. T. Hiervon entfielen auf die Dampfer 657 000 und auf die Segler 322 000 R. T. Unmittelbar nach dem Ausbruche des Krieges mit China hatte sich der Tonnengehalt der Dampfer vervierfacht. Aber selbst dieser stark erhöhte Raumgehalt reichte für die Bedürfnisse, die während des Kampfes mit Rußland hervortraten, nicht aus. Es wurden zu jener Zeit viele fremde Schiffe erworben oder gechartert, und außerdem wurde einer Anzahl von ausländischen Schiffen die Erlaubnis erteilt, Küstenhandel in den japanischen Gewässern zu betreiben. Die Verluste des Jahres 1904, die durch die Einnahme von Port Arthur und andere Ursachen hervorgerufen wurden, beliefen sich auf 71 000 R. T. Dafür wurden jedoch Schiffe mit einem Gehalte von 27 000 R. T. in Japan erbaut und solche mit einem Gehalte von 177 000 R. T. im Ausland angekauft, so daß sich der Raumgehalt bis Ende 1904 um 133 000 R. T. erhöhte und für die Dampferflotte auf 790 000 R. T. stieg. Bis Ende 1908 erfuhr die Zahl der japanischen Schiffe eine so bedeutende weitere Steigerung, daß der Gesamtrauminhalt 1 522 800 R. T. betrug, wovon 1 152 575 auf die Dampfer und 370 225 R. T. auf die Segler entfielen.

Der Schiffbau war schon vor dem Inkrafttreten des Gesetzes über die Förderung des Schiffbaues (1896) gut entwickelt, hat aber seitdem weitere große Fortschritte gemacht. Bis zum Jahre 1896 wurden Schiffe von mehr als 1000 R. T. Gehalt fast ausschließlich im Auslande gekauft. Durch das Ermunterungsgesetz wurden aber die japanischen Werften veranlaßt, sich mit dem Bau größerer Schiffe zu befassen. Das Gesetz gewährt Vergütungen für den Bau von Eisen- und Stahlschiffen von nicht weniger als 700 R. T. vorausgesetzt, daß der Erbauer japanischer Staatsangehöriger ist, oder daß eine bauende Gesellschaft lediglich aus Gesellschaftern oder Aktionären besteht, die die japanische

Staatsangehörigkeit besitzen. Das Ermunterungsgesetz hatte für den japanischen Schiffbau eine ungeahnte Tragweite. Ende des Jahres 1908 gab es in Japan bereits 236 Privatwerften und etwa 52 Privatdocke. Diese Anlagen betätigten sich mit Erfolg im Bau von Kriegschiffen und von Kauffahrteischiffen von 13 000 R.T. und mehr Raumgehalt, die auf den größten und längsten Auslandslinien Verwendung finden. Selbst vom Ausland erhielten die japanischen Werften mehrfach Aufträge, deren sie sich zur vollen Zufriedenheit der Auftraggeber entledigten. Die Docke haben sich nicht nur der Zahl nach vermehrt, sondern sie haben in den belebteren Häfen auch Ausdehnungen erhalten, die den größten Schiffen die Benutzung ermöglichen.

Die Häfen Japans waren bis Mitte des vorigen Jahrhunderts für fremde Fahrzeuge geschlossen. Um diese Zeit wurden Yokohama und einige andere Plätze als offene Häfen in Aussicht genommen und unter Ausnutzung ihrer natürlichen Vorzüge zu internationalen Handelshäfen umgestaltet. Da aber der auswärtige Handel des Landes ständig und stetig wuchs und die Zahl der einlaufenden Schiffe von Jahr zu Jahr größer wurde, erwiesen sich die vorhandenen Hafenanlagen als unzureichend. Man beschloß daher, sie gründlich zu erweitern und zu verbessern, und ließ zu diesem Zwecke die Hafeneinrichtungen Europas und Amerikas durch japanische Baubeamte aufs eingehendste studieren. Die japanischen Haupthäfen sind heute die von Yokohama, Kobe und Osaka.

In Yokohama wurden die Hafenarbeiten im Jahre 1889 in Angriff genommen und im Jahre 1896 vollendet. Durch diese Arbeiten wurde innerhalb der Wellenbrecher ein sicherer Ankerplatz von mehr als 514 ha Wasserfläche geschaffen. Gleichzeitig wurden auch die Lade- und Löschvorrichtungen verbessert und erweitert. Im Jahre 1899 schritt man, durch den Verkehr gezwungen, zu einem weiteren Ausbau der Hafeneinrichtungen, der demnächst beendet sein und Yokohama zu einem internationalen Hafen ersten Ranges machen wird. Nach der Fertigstellung der noch im Bau begriffenen Anlagen wird es Yokohama möglich sein, jährlich einen Güteraustausch von 2 Millionen Tonnen zu bewältigen.

Der Handel von Kobe hat in den letzten Jahren einen so erheblichen Aufschwung genommen, daß die vorhandenen Hafenanlagen bei weitem nicht mehr ausreichten. Man begann daher im Jahre 1906 mit großartigen Erweiterungsbauten, durch die die Hafenbecken bedeutend vergrößert sowie die Lade- und Löschvorrichtungen verbessert werden sollen. Diese Arbeiten werden in etwa 8 Jahren beendet sein. Dann wird Kobe mit Leichtigkeit einen Warenverkehr von 3 Millionen Tonnen jährlich bewältigen können.

In Osaka wurde 1898 mit den Hafenbauarbeiten begonnen. Man baute im Norden und im Süden des Ortes je einen Wellenbrecher von 11 500 Fuß Länge und einen eisernen Seesteg von 1500 Fuß Länge und 90 Fuß Breite. Im Jahre 1905 waren diese Arbeiten, durch die ein sicherer Ankerplatz von 578 ha Größe geschaffen worden ist, fertiggestellt. Gegenwärtig werden die Pläne für das zweite Erweiterungs- und Verbesserungswerk, besonders für die Erbauung von Kaimauern, Schuppen, Lagerhäusern und für die nötigen Lade- und Löschvorrichtungen, aufgestellt.

Außer den genannten sind noch die Häfen von Nagasaki, Hakodate, Atsuta, Miike und Wakamatsu erweitert worden. Die Häfen von Otaru, Kushiro, Naha und Tsuruga werden zur Zeit verbessert.

---

# LITERATUR.

»Theoretische Telegraphie« von Prof. Dr. F. Breisig, Ober-Telegrapheningenieur im Reichs-Postamt. Nr. VII der Sammlung »Telegraphen- und Fernsprechtechnik in Einzeldarstellungen« (Herausgeber Th. Karraß). Verlag von Fr. Vieweg & Sohn in Braunschweig. XV und 431 Seiten, vollständig in 7 Lieferungen zu 2 Mark 50 Pf., in Leinen gebunden 19 Mark.

Sehr leistungsfähige Apparate der elektrischen Telegraphie, wie z. B. die von Hughes und Baudot, beruhen nicht so sehr auf einer Vorausberechnung der in ihnen wirksamen elektrischen und magnetischen Kräfte, als auf einer geistvollen Anordnung und Durchbildung ihrer mechanischen Teile. Die beiden wichtigsten Apparate des Fernsprechwesens, der Fernhörer und das Mikrophon, sind wohl ausschließlich aus physikalischen Versuchen qualitativer Art hervorgegangen. Viel benutzte Schaltungen des Telegraphen- und des Fernsprechbetriebs, so die Schaltungen für das Hughesgegensprechen und für das mehrfache Fernsprechen, sind gefunden und betriebsmäßig ausgestaltet worden, ohne daß es einer bis ins einzelne gehenden Untersuchung der in den Apparaten und Leitungen auftretenden elektrischen und magnetischen Vorgänge bedurft hätte.

Diese immerhin auffälligen Tatsachen sind geeignet, in dem Fernstehenden die Meinung zu erwecken, daß die Erfolge der Telegraphie und des Fernsprechwesens allgemein auf der Anwendung passend ausgeprobter Apparate und Schaltungen beruhen. Bei genauerem Zusehen aber wird man wahrnehmen, daß im Betrieb immer wieder Aufgaben vorkommen, die nicht durch die Apparattechnik — geschweige denn durch ein tastendes Versuchen —, sondern nur vermöge einer genauen Kenntnis von dem Wirken der elektrischen und magnetischen Kräfte gelöst werden können. Solche Aufgaben liegen, um für jede der beiden Betriebsformen nur ein Beispiel zu nennen, schon vor, wenn in einer mit Hughesapparaten betriebenen langen unterirdischen Telegraphenleitung die Telegraphiergeschwindigkeit so gesteigert werden soll, daß die Zeichengebung bei 115 Schlittenumläufen in der Minute noch unbedingt sicher ist, oder wenn es gilt, den Fernsprechbetrieb zwischen zwei Orten einzurichten, zu deren Leitungsverbindung eine längere Kabelstrecke erforderlich ist. Die erste dieser beiden Aufgaben hängt u. a. mit der rein theoretischen Frage zusammen, welche Stromvorgänge in einem mit Widerstand und Kapazität belasteten Stromkreise auftreten, wenn eine gleichbleibende elektrolytische Kraft in gegebenen Zeitabständen wiederholt an- und abgeschaltet wird. Die andere Aufgabe ist auf die nicht minder theoretische Untersuchung zurückzuführen, welche Veränderungen andauernde Sinusströme auf langen Drähten erleiden.

So steht das Telegraphen- und Fernsprechwesen — oder kurz: die Telegraphie — in mannigfachen Beziehungen zur Physik, im besonderen zur Lehre vom Magnetismus und von der Elektrizität. Diese Zusammenhänge, mit Ausnahme der Stromvorgänge in der elektrolytischen Leitung, will Prof. Breisig theoretisch beleuchten, indem er sie auf ihre allgemeinste Form bringt. Daher der Titel des Buches »Theoretische Telegraphie«.

Der Verfasser geht von den Maxwellschen Feldgleichungen aus. Indem er sie zu Grundgesetzen der Elektrodynamik erhebt (worin dies begründet ist, kann hier nicht auseinandergesetzt werden), gewinnt er den Vorteil, daß sich die elektrischen und magnetischen Vorgänge alle als besondere Fälle der beiden Grundgesetze ableiten lassen. Dadurch ist zugleich die Einteilung des Stoffes

gegeben, insofern als für die Anwendung der Maxwellschen Sätze folgende drei Annahmen gemacht werden können:

1. die elektrische Feldstärke ist zeitlich unveränderlich, und es besteht keine Strömung;
2. die elektrische Feldstärke ist zeitlich unveränderlich, sie rührt von einer zeitlich unveränderlichen Strömung her; hierher gehören auch die zeitlich unveränderlichen magnetischen Felder;
3. die elektrischen und magnetischen Felder sind zeitlichen Änderungen unterworfen.

Dieser dreifachen Annahme entsprechend, behandelt der Verfasser hinter dem ersten einleitenden Teile, in dem u. a. die Grundbegriffe der Elektrizitätslehre bestimmt werden, im zweiten Teile seines Buches das ruhende elektrische Feld. Bei der Erörterung der Erscheinungen im ruhenden elektrischen (elektrostatischen) Felde werden vornehmlich die Potentialtheorie, der elektrische Massenpunkt und der Kondensator behandelt; es werden der ebene und der zylindrische Kondensator betrachtet mit Anwendungen auf das einaderige Telegraphenkabel als eine besondere Form des Kondensators, woraus weiter die Grenzwerte für die Kapazität des einaderigen Kabels mit Litzenader abgeleitet werden. Es folgen die Ableitungen der Formeln für die Kapazität der einfachen oberirdischen Leitung gegen Erde, der oberirdischen Doppelleitung usw. Endlich werden die Leiter mit veränderlicher Krümmung besprochen mit besonderer Anwendung auf die Blitzableiter und den Luftleiter der drahtlosen Telegraphie.

Der nächste, dritte Teil des Buches, der nach vorstehender Einteilung den stationären Feldern gewidmet ist, behandelt das elektrische und das magnetische Feld stationärer Ströme, die magnetischen Felder von Dauermagneten und Elektromagneten, die Stromleiter im magnetischen Felde, die Induktivität. Die Anwendungen dieses Teiles beziehen sich u. a. auf die Berechnung des Isolationswiderstandes von Telegraphenkabeln, die Elektromagnete der Telegraphenapparate, die neutralen und die polarisierten Relais u. a.

Weitaus den größten Umfang im Buche nimmt die Behandlung der Felder der dritten Art ein. Hierzu gehören zunächst die »quasistationären Felder«, d. h. die Felder, die zwar zeitlich veränderlich sind, die man aber doch für einen gegebenen kleinsten Zeitteil so betrachten darf, als wenn sie von einem unveränderlichen Strome herrührten, der gerade die nämliche Stärke hat wie der veränderliche Strom in dem gegebenen Zeitteile; sodann sind hierher die Felder zu rechnen, bei denen diese Betrachtungsweise nicht mehr zulässig ist, weil die Änderungen der Strömungen so schnell verlaufen, daß selbst kurze Stromwegteile für einen gewissen kleinsten Zeitteil nicht mehr als unter einem durchweg gleichartigen Strömungszustande befindlich angesehen werden dürfen.

Die hierher gehörenden Vorgänge sind so zahlreich und verschiedenartig, daß der Verfasser sie in sechs selbständige Teile einordnet. Es ist nicht möglich, den reichen Inhalt dieser Teile, im besonderen die vielfältigen Beziehungen zwischen Telegraphie und theoretischer Elektrizitätslehre, im Rahmen einer Besprechung auch nur andeutungsweise zu erörtern. Es muß darum die Angabe der Überschriften der sechs Teile und die Bezeichnung einiger der behandelten Anwendungen genügen.

Vierter Teil: Quasistationäre Felder. Das Telegraphenkabel als Kondensator mit gleichmäßig wachsendem Widerstande, künstliche Leitungen, die Maxwellerde.

Fünfter Teil: Elektrische Schwingungen in Kondensatorkreisen. Dämpfung, Wellenlänge, Wellenmesser, Koppelung der Systeme der drahtlosen Telegraphie.

Sechster Teil: Andauernde elektrische Schwingungen. Meßmethoden, der Fernsprechübertrager, Eigenschwingungen und erzwungene Schwingungen der Telephonmembran.

Siebenter Teil: Fortpflanzung andauernder Sinusströme auf Leitungen. Kabel mit Eisendrahtbewicklung, Pupinleitungen.

Achter Teil: Fortpflanzung von Strömen auf einem langen Telegraphenkabel. Stromverlauf in Seekabeln. Abschlußkondensatoren der Seekabel. Darstellung telegraphischer Zeichen im Betriebe der Seekabel

Neunter Teil: Schnell veränderliche Vorgänge. Energiestrom in einem einaderigen Telegraphenkabel, elektrische Wellen der drahtlosen Telegraphie.

Für die rechnerische Darstellung der Folgerungen aus den Maxwellschen Gleichungen verwendet Breisig die Vektorenrechnung, von der er einen ausreichenden Abriß im ersten Teile des Buches im Anschluß an die Bestimmung der Grundbegriffe gibt. Einige Erweiterungen hierzu enthält der sechste Teil des Buches. Im übrigen benutzt der Verfasser die gewöhnliche Algebra mit Einschluß der Differential- und Integralrechnung.

Mehrere Anhänge, darunter eine kurze Darstellung des Rechnens mit Determinanten, ein ausführliches Namen- und Sachverzeichnis und eine umfassende Zusammenstellung von Literaturstellen erhöhen den Wert des Buches.

Breisig hat mit seiner »Theoretischen Telegraphie« ein sehr verdienstvolles Werk geschaffen. Der Telegraphentechniker wird in den Stand gesetzt, Aufgaben des Betriebs, die in dieses Gebiet einschlagen, auf ihre theoretischen Grundlagen zurückzuführen, von wo aus er dann den einzelnen Fall experimentell und rechnerisch zur Lösung zu führen vermag. Und wer als Physiker ganz von der theoretischen Seite her an den dargebotenen Stoff herantritt, wird manche unvermutete Aufklärung darüber empfangen, daß Telegraphie und Fernsprechwesen keine rein empirisch-praktischen oder gar nur historisch zu betrachtenden Gebiete sind, und es darf erwartet werden, daß der von Breisig nachgewiesene enge Zusammenhang beider Gebiete mit der Physik zu Arbeiten anregen wird, die nach der wissenschaftlichen und nach der technischen Seite hin lohnende Ausbeute versprechen.

Die Ausstattung, die der Verlag dem Werke gegeben hat, ist musterhaft.

---

Die europäischen Fernsprechgebührentarife, ihre Grundlagen, Entwicklung und zweckmäßige Gestaltung. Von Dr. E. Günther. Jena, Verlag von Gustav Fischer 1910, 263 Seiten. Preis 6 Mark.

Das als 61. Band der »Sammlung nationalökonomischer und statistischer Abhandlungen des staatswissenschaftlichen Seminars zu Halle (Saale), herausgegeben von Dr. Joh. Conrad« erschienene Buch will an der Hand der Theorie und der bisherigen Entwicklung des Fernsprechgebührenwesens in das Verständnis der mehr und mehr einem bestimmten Prinzip, nämlich der Individualisierung der Preise für die einzelnen Verkehrsleistungen, zustrebenden Tarifreform einführen. Unbeschadet der in der Titelankündigung liegenden Beschränkung zieht es neben den europäischen die amerikanischen Verhältnisse doch da heran, wo sie unverkennbarer Weise einen Einfluß auf die Betriebs- und Tarifgestaltung ausgeübt haben. Anders wäre die Lösung der Aufgabe auch nicht denkbar. Es ist unseres Wissens die erste Arbeit, die



neben der ausreichenden Berücksichtigung der Technik die Untersuchung der in der Neuzeit viel erörterten Frage auf theoretischer Grundlage folgerichtig durchführt.

Nach einer Einleitung, die die volkswirtschaftliche Bedeutung des Fernsprechers als eines unentbehrlichen Arbeitsbehelfs und wirksamen Verkehrsträgers in unserem auf den möglichst schnellen Nachrichtenaustausch angewiesenen Wirtschaftsleben würdigt, werden die technischen, organisatorischen und finanzpolitischen Grundlagen für die Tarifbildung behandelt. Naturgemäß soll auch hier das ökonomische Prinzip herrschen, mit dem geringsten Material- und Arbeitsaufwande den größtmöglichen Nutzen zu stiften. Demgegenüber wird das Mißverhältnis zwischen den kostspieligen Einrichtungen, dem ausgedehnten Leitungsnetz und den verwickelten, als unbestrittene Meisterwerke der Technik angesprochenen neuzeitlichen Vermittlungsämtern einerseits und ihrer geringen Ausnutzung für den Verkehr anderseits gezeigt. Es wird das Für und Wider der privaten und staatlichen Unternehmung erörtert, dabei auch der kommunalen und der früher in den nordischen Ländern vertretenen genossenschaftlichen Betriebsformen gedacht und hervorgehoben, wie dem Fernsprechwesen stets das Streben nach monopolartiger Ausgestaltung innewohnt. Wenn der Verfasser hierbei zu dem Schlusse kommt, daß die grundsätzliche Forderung einer allgemeinen Verstaatlichung über das Ziel hinausschieße, so ist dem entgegenzuhalten, daß Monopole im Interesse der Allgemeinheit besser dem Staate als den Privaten zu überlassen sind. — Für die finanzielle Behandlung kann aus den von der Theorie aufgestellten Leitsätzen nur das Gebührenprinzip in Frage kommen, das neben voller Kostendeckung auch die Erzielung eines Unternehmergewinns für technische Vervollkommnungen und allgemeine Staatszwecke gestattet. Dieser Reingewinn ist umso unerläßlicher, als die Einrichtungen bei der rasch fortschreitenden Technik einem schnellen Wandel unterliegen. Die Preisbildung hat nach den überzeugenden Darlegungen verschieden zu erfolgen, je nachdem es sich um den Ortsverkehr handelt, bei dem die sogenannten Stationskosten überwiegen, oder um den Fernverkehr, bei dem die sogenannten Streckenkosten von ausschlaggebender Bedeutung sind.

Im folgenden Abschnitte wird die Entwicklung der europäischen Gebührentarife mit ihren typischen Formen der Pausch- und Einzelgebühr besprochen. Als Anhang hierzu ist auf Anlage 6 eine 140 Seiten umfassende, ihren zeitlichen Entwicklungsstufen nach geordnete Zusammenstellung der Tariftabellen für alle europäischen Staaten beigegeben.

Der letzte Abschnitt erstreckt sich auf die zweckmäßige Gestaltung der europäischen Tarife. Für die Bemessung sei die Rentabilitätsfrage ausschlaggebend. Es werden die nach verschiedenen Gesichtspunkten zu beurteilenden Rentabilitätsverhältnisse im Orts- und Fernverkehr soweit möglich abgewogen und die Richtlinien für die Tarifbildung angedeutet. Die Schlußergebnisse der Abhandlung stimmen mit den Grundzügen überein, die in dem dem Reichstage vorliegenden Entwurf einer neuen Fernsprechgebühren-Ordnung niedergelegt sind.

Erwähnung verdienen noch die Anlagen 1 und 3. Anlage 1 enthält eine umfangreiche Statistik über die Entwicklung des europäischen Fernsprechwesens von 1885 bis 1907, die einen Vergleich über die Ausdehnung der Fernsprechnetze der einzelnen Staaten sowie hinsichtlich der Bevölkerungs- und Verkehrsdichte erlaubt, vereinzelt auch über die Einnahmen, Ausgaben und das Gesamtanlagekapital im Fernsprechwesen Auskunft gibt. Anlage 3 bringt eine Übersicht über die Berufsverteilung im Orts-Fernsprechnetze Halle

(Saale). Soweit die Angaben einen Schluß zulassen, ergibt sich für das Eindringen des Fernsprechers in die verschiedenen Lebenskreise, daß ungefähr

50 v. H. der Teilnehmer den größeren Unternehmungen in Handel und Gewerbe,
32 v. H. dem Mittelstand und Kleingewerbe,
7 v. H. den Berufen für Gesundheitspflege angehören;
8 v. H. Behörden, Beamte und Offiziere,
3 v. H. Private sind.

Druck und Ausstattung des Buches sind tadellos.

---

Drähte und Kabel. Von H. Brick. 285. Bändchen der Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen »Aus Natur und Geisteswelt«. Verlag von B. G. Teubner. Leipzig 1910. Ladenpreis geb. 1 Mark 25 Pf.

Das Bändchen bringt auf 108 Seiten einen abgerundeten, leicht unterweisenden Überblick über das Vorkommen, die Eigenschaften und die Aufbereitung der zu Drähten und Kabeln benutzten Materialien (Metalle und Isolierstoffe), über die Anfertigung dieser Leiterformen und ihre Verwendung für elektrotechnische Zwecke. Voraufgeschickt ist als Einleitung ein elementar gehaltener, gut verständlicher Abriß über die Grundbedingungen für das Entstehen und die Fortleitung des elektrischen Stromes. Die Auswahl des Stoffes ist mit Geschick getroffen, die Darstellung ist immer anregend und vermeidet, dem Zwecke der Sammlung entsprechend, unter Hervorhebung des Wesentlichen breitere Ausführungen.

---

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**Nr. 20.** BERLIN, OKTOBER. **1910.**



## Der Giroverkehr im alten Ägypten.

Von Dr. Preisigke, Telegraphendirektor in Straßburg (Els.).

Die Einrichtung der griechischen und römischen Verwaltungsbehörden lernen wir aus den alten Schriftstellern und aus den namentlich in neuerer Zeit sich mehrenden Funden von Inschriften auf Stein kennen. Indes beschränkt sich diese Kenntnis nur auf die Grundzüge; der von den zahlreichen kleineren Beamten bewältigte praktische Dienst in seinen Einzelheiten und Verzweigungen bleibt uns verborgen. Nur Ägypten macht eine Ausnahme, seitdem dort die Papyrusurkunden ans Tageslicht gezogen werden. Die aus den Papyri geschöpfte Kenntnis ist für uns jetzige Beamte von großem Werte, nicht nur, weil wir lernen, wie vor Jahrtausenden der praktische Beamte in Ägypten arbeitete, sondern auch deshalb, weil unsere heutige Verwaltungstechnik aus der römisch-byzantinischen Technik herausgewachsen ist, die ihrerseits wiederum zu einem großen Teile gerade in Ägypten ihre Wurzeln hat.

Wir sind heute dabei, das Scheckwesen innerhalb der deutschen Postverwaltung mehr und mehr auszubauen und volkstümlich zu machen. Hätten wir nicht die Papyri, so würde niemand heute auf den Gedanken kommen, daß das Giro- und Scheckwesen, das man zu den Errungenschaften eines neuzeitlichen Verkehrs zu zählen bisher gewohnt war, schon im Altertum eine hohe Blüte erreicht hatte; bis vor wenigen Jahren besaß die Wissenschaft nichts, was darüber hätte Aufschluß geben können. Während die sonstigen Formen des praktischen Verwaltungsdienstes, die für die Staaten aus Gründen der Selbsterhaltung nicht entbehrt werden konnten, durch das Mittelalter hindurch sich fortpflanzten, konnte das Scheck- und Girowesen, das auf gegenseitiges Vertrauen sich stützt, die schweren Erschütterungen, die den Untergang der antiken Welt zur Folge hatten, nicht überdauern. Es ging selbst die Erinnerung an das hochentwickelte antike Girowesen verloren.

Wenn die Papyri auch nur für Ägypten berichten, wie beschaffen das Girowesen war, so dürfen wir doch unbedenklich annehmen, daß die übrigen Kulturländer griechisch-römischer Zunge ein Girowesen der nämlichen Art besessen haben, insbesondere zur römischen Kaiserzeit, da ein festgefügtes Staatengebilde die nötige Sicherheit verbürgte. Dieser Rückschluß von Ägypten auf die übrige antike Kulturwelt gestattet uns, den Geld- und Zahlungsverkehr des römischen Altertums besser als bisher zu verstehen. Das Überraschendste aber, was uns die Papyri bringen, besteht in der Erkenntnis, daß vor Jahrtausenden die Bevölkerung Ägyptens erheblich mehr von Girozahlungen Gebrauch machte als wir heute.

Im nachfolgenden möchte ich versuchen, einen allgemeinen Überblick über das ägyptische Girowesen der griechischen und römischen Zeit zu geben; die genauere Darstellung mit den erforderlichen Beweisstellen habe ich kürzlich in einer besonderen Schrift*) geliefert.

In Ägypten finden wir neben Geldzahlungen auch Naturalzahlungen, und zwar in der Regel Kornzahlungen. Der Kornzahlungsverkehr nimmt in der ägyptischen Wirtschaftsgeschichte einen ebenso breiten Raum ein wie der Geldzahlungsverkehr. Diese Erscheinung hängt damit zusammen, daß Ägypten ein Ackerbaustaat ersten Ranges war. Die Landwirtschaft bildete die Hauptsorge der Regierung, und der Staatsverwaltungsdienst in allen seinen Abstufungen war in erster Linie auf die Landwirtschaft zugeschnitten. Dazu kam, daß ein sehr großer Teil des Fruchtbodens Eigentum des Staates oder des Herrschers war — sei es als Privatgut, sei es als Krongut. Der Herrscher war demnach Großkaufmann in Getreide; ebenso der Staat. Daher rührt es, daß die Steuern, die der Landwirt an den Staat zu zahlen und die Pachtzinsen, die er an den Herrscher oder den Staat für gepachtetes Ackerland zu entrichten hatte, vielfach in Korn statt in Geld festgesetzt wurden; denn der Staat und der Herrscher brauchten für den Großhandel Korn, und sie erhielten so das Korn unmittelbar vom Landmann in Form von Steuern oder Pachtzinsen. Auch die Landwirte unter sich beglichen ihre Zahlungen in der Regel durch Korn.

Man ist im allgemeinen der Ansicht, daß Naturalwirtschaft eine Form des älteren Verkehrswesens sei, die bei steigender Kultur durch den Geldverkehr verdrängt wird. Auf Ägypten trifft diese Anschauung nicht zu, denn dort haben trotz hoher Kulturstufe die Kornzahlungen allezeit im großen Umfange bestanden, und zwar aus Gründen der Zweckmäßigkeit. Werden Steuern in Korn gezahlt, so braucht der Landwirt, um den Steuerbetrag aufzubringen, nicht erst Korn zu verkaufen, und der Staat, der als Großkaufmann Korn an sich bringen muß, braucht das Korn, das er in Form von Steuern erhält, nicht erst zu kaufen. Würde der kleine Landmann seine Steuern oder Pachtzinsen in Geld statt in Korn zu zahlen haben, so würde er, da ihm Barmittel nicht immer hinlänglich zur Verfügung stehen, am Fälligkeitstage sein Korn auf jeden Fall verkaufen müssen, um Geld zu gewinnen, und die Kornhändler würden sich die Not des Landmanns zunutze machen. Kann aber der Landmann an den Staat, an den Verpächter und an andere Leute in Korn zahlen, so nimmt er die Beträge in einfachster Weise aus seinem Erntevorrat, und den Rest oder einen gewissen Teil des Restes setzt er in Bargeld um, sobald er es für gut hält und die Verkaufsumstände ihm günstig scheinen. So sind in Ägypten die Kornzahlungen das Ergebnis besonderer Staatsklugheit gewesen.

*) Girowesen im griechischen Ägypten, enthaltend Korngiro, Geldgiro, Girobanknotariat, mit Einschluß des Archivwesens. Straßburg im Elsaß 1910.



Dieser Kornzahlungsverkehr trägt die Wurzeln des Giro- und Scheckwesens in sich. Denn die Schwierigkeit, die durch Beförderung einer Kornzahlung aus dem Hause des Zahlers in das Haus des Empfängers entstand, mußte frühzeitig dazu führen, eine vereinfachte Form solcher Zahlungen zu gewinnen; dabei richteten sich die Blicke ganz von selbst auf die staatlichen Getreidespeicher (θησαυροί). In der Gemarkung aller größeren Dörfer besaß der Staat Ackerland, das er in der Regel verpachtete; um den in Korn gezahlten Pachtzins erstmalig unterzubringen, bedurfte der Staat in jedem größeren Dorfe eines Speichers. Von dort aus wurde das Getreide weiter verfrachtet, sei es, daß der Staat große Privatunternehmer heranzog, sei es, daß er mit eigenen Kornschiffen die Beförderung ausführte. Durch die allerorts vorhandenen Kanäle gelangten die Kornschiffe zum Nil, von da stromabwärts nach Alexandrien. Hier wurde das Getreide, soweit es nicht im Inlande verblieb, in Seeschiffe verladen und nach dem Auslande verkauft. Die Staatsspeicher dienten zugleich den Zwecken der königlichen Hausgutverwaltung, denn seitdem in der frühen Ptolemäerzeit das königliche Hausgut vom Staatsgut abgezweigt worden war, hatte der Staat — gewissermaßen als eine Fron auf ewige Zeiten — die kostenfreie Verwaltung des Hausguts durch die Staatsbehörden übernehmen müssen. Die Staatsspeicher führten also Abrechnungsbücher nicht nur für den Staat, sondern daneben auch noch für das königliche Hausgut. In den Abrechnungsbüchern fanden zur Erntezeit täglich sehr viele Zuschreibungen statt, in gewissen Fristen hinterher Abschreibungen. Die Abschreibungen geschahen nicht nur beim Verladen eines Kornschiffs, sondern auch — da der Staat und das Hausgut an Beamte, Priesterschaften usw. Zahlungen in Korn leisteten — zur Erledigung einer großen Anzahl von größeren und kleineren Zahlungsverpflichtungen. Die große Zahl von kleineren Einzelzahlungen der Steuerpflichtigen und der Pächter an den Staat und an das Hausgut sowie umgekehrt des Staates und des Hausguts an Einzelempfänger hätte bei der Beförderung dieser Einzelmengen viel Umständlichkeiten und Kosten verursacht, wenn man nicht Mittel und Wege gefunden hätte, die körperliche Beförderung der Einzelmengen entbehrlich zu machen. Da die Landwirte, insbesondere die Pächter von Staatsland oder Hausgutland, mit dem Staatsspeicher ihres Dorfes wegen der Steuer- und Pachtzahlungen ohnehin in enger Beziehung standen, lag es nahe, die Räume der Staatsspeicher zur Unterbringung der gesamten privaten Ernte der Landwirte — soweit diese es wünschten — nutzbar zu machen, das heißt, die ganze Ernte als Privatguthaben in den Staatsspeicher zu schaffen und sodann die fälligen Zahlungen von diesem Guthaben buchmäßig abschreiben zu lassen. Hierdurch erwuchs nicht nur dem Privatmanne, sondern auch dem Staate ein Nutzen. Der Privatmann brauchte keine Privatscheune zu bauen; sein Getreide ruhte in sicherer Staatshand; er hatte nicht Diebstahl noch Feuersbrunst zu fürchten. Um Steuern, Pacht- oder sonstige Zahlungen zu leisten, bedurfte es nur einer Abschreibung vom Guthaben. Der Staat anderseits, der alle Wurzeln seiner Kraft in der Landwirtschaft hatte, förderte durch gesicherte Lagerung des Privatgetreides seine eigene Wohlfahrt, weil die gesicherte Lagerung das allgemeine geschäftliche Vertrauen und damit die Steuerkraft der landbauenden Bevölkerung erhöhte. Alle diese Vorteile trugen dazu bei, dem Korngirowesen zu hoher Blüte zu verhelfen; große und kleine Grundbesitzer, Landpächter, landwirtschaftliche Verbände, ackerbauende Priesterschaften, Dorfgemeinden und vor allem der Staat selbst gaben und nahmen Zahlungen in Korn im Girowege durch Vermittlung der Staatsspeicher. Andere Stellen zur Abwicklung von Girokornzahlungen als die staatlichen Getreidespeicher gab es nicht.

Was den Girogeldverkehr betrifft, so lag dieser durchweg in den Händen der Privatbanken. Dieser Unterschied ist beachtenswert: der private Girokornverkehr ruhte durchweg in den Händen des Staates, der private Girogeldverkehr dagegen durchweg in den Händen privater Geschäftsleute. Das Kornwesen ist eben der für den Staat wichtigere Teil.

Der Geldverkehr drängte sich naturgemäß in den Gauhauptstädten*) zusammen. Jeder Gau besaß eine Gaustaatskasse, die ihren Sitz in der Gauhauptstadt hatte. Zweigstellen der Staatskasse in den übrigen Ortschaften eines Gaues gab es nicht. Die Staatskasse befaßte sich nur mit der Verwaltung der Staatsgelder; mit dem Girowesen der Privatleute hatte sie nichts zu tun. Da es aber vielfach vorkam, daß ein Privatmann an den Staat im Girowege zahlen wollte, und da es vorteilhaft war, daß auch der Staat seine Zahlungen an Privatleute im Girowege abwickelte, so hätte der Staat, um der Vorteile des Girowesens teilhaftig zu werden, bei einer Privatbank für sich ein Girokonto einrichten lassen müssen. Da aber eine Privatbank nicht immer genügende Sicherheit bieten konnte, so schuf die römische Regierung in jeder Gauhauptstadt eine Bank, die man als Staatsbank bezeichnen kann, weil sie eine Mittelstellung zwischen Behörde und Privatgeschäft einnahm. Man kann diese Staatsbanken etwa mit unserer Reichsbank vergleichen. Während die Privatbanken reine Privatgeschäfte waren, hatten die Staatsbanken, obwohl sie ebenfalls in Privathänden waren, doch insofern einen öffentlichen Vorzug, als sie von der Regierung nach freiem Ermessen verpachtet wurden. Der Pächter hatte den Betrieb gemäß den behördlichen Anordnungen zu regeln; er vermittelte für den Bereich des Gaues den Giroverkehr zwischen den Staatsbehörden und den Privatbanken; seine bevorzugte geschäftliche Stellung brachte ihm das Ansehen einer halbamtlichen Tätigkeit und sicherte ihm eine hübsche Einnahme.

Die Staatskasse des Gaues einerseits und alle Staatsspeicher des Gaues anderseits standen unter der gemeinsamen Oberleitung einer Gauaufsichtsbehörde (βασιλικὸς γραμματεύς); bei dieser Behörde, die man als Gaurechenkammer bezeichnen kann, flossen monatlich die Rechenschaftsberichte und Abrechnungen des Gaues zusammen: von der Staatskasse die Abrechnungen über Bargeld, von den Staatsspeichern die Abrechnungen über Getreide. Die Landesrechenkammer befand sich in der Landeshauptstadt Alexandrien. An ihrer Spitze stand der Finanzminister (διοικητής). Hier bei der Landesrechenkammer wurden in vorchristlicher (ptolemäischer) und nachchristlicher (römischer) Zeit die Geld- und Kornrechnungsbelege aus allen Städten und Dörfern des Landes nachgeprüft. Wir finden also in Ägypten die auch bei uns heute angewendete Dreiteilung der Behörden: Ortsbehörden (Staatsspeicher, Staatskassen), Provinzialbehörden (Gaubehörden) und Landesbehörden (Zentralbehörden). Gleichwie der Rechnungshof des Deutschen Reichs die Originalrechnungsbelege nachprüft, so hat auch die Landesrechenkammer in Alexandrien die Originalrechnungsbelege aller Kassen und Speicher des Landes nachgeprüft.

Wie die Papyri zeigen, bestanden die von den Staatsspeichern verwalteten Privatgiroguthaben überwiegend in Weizen, seltener in Gerste. Die Verschiedenheit brachte es mit sich, daß in allen Belegen und Übersichten die Korngattung (Weizen, Gerste) angegeben werden mußte; daneben finden wir überall noch den Jahrgang des Korns aufgeführt. In den Speichern wurde also, was auch selbstverständlich ist, das Korn getrennt nach Gattung und Jahrgang gelagert. Eine unterschiedliche Lagerung nach der Güte des Korns fand aber nicht statt; man findet auch nirgends in den für die Rechenkammern

*) Ägypten zerfiel in eine Anzahl Gaue; jeder Gau besaß nur eine einzige Stadt, die Gauhauptstadt; alle übrigen Ortschaften des Gaues waren Dörfer.



bestimmten Übersichten und Belegen eine Unterscheidung nach der Güte. Dieser Punkt ist sehr wichtig, denn das Girowesen in Korn war nur durchführbar, wenn eine Unterscheidung des Korns nach der Güte wegfiel: ein Scheffel Weizen, den man im Dorfe A beim Staatsspeicher einzahlte, mußte den nämlichen Wert haben wie ein Scheffel Weizen, den der Staatsspeicher des Dorfes B an den Giroempfänger auszahlte. In der Tat war das so. Die eigenartige Fruchtbarkeit des ägyptischen Bodens brachte es mit sich, daß der Weizen, wo auch immer er gewachsen war, die gleiche Güte aufwies.

Die *räumliche Lagerung* der Privatguthaben in den Staatsspeichern geschah sehr wahrscheinlich nicht in getrennten Kammern, sondern vermischt mit dem Staatsgetreide. Die Trennung erfolgte nur in den Büchern. Hätte jeder Giroguthaber seine besondere Kammer haben müssen, so würden die Bauwerke zu kostspielig und das Hin- und Herschaffen der Bestände zu umständlich gewesen sein. Da überdies, wie wir sahen, ein Unterschied in der Güte nicht gemacht wurde, führte die gemeinsame Lagerung zu keinerlei Schwierigkeit. Die Speicher waren große rechteckige Gebäude mit flachen Dächern, bisweilen auch Gebäude von bienenkorbartiger Gestalt; oben befanden sich Öffnungen zum Hineinschütten, unten in der Nähe des Bodens Öffnungen zum Herausnehmen des Getreides. Innen waren die Gebäude durch Zwischenwände in Kammern abgeteilt; diese Teilung in Einzelkammern geschah, um einen Einzelraum leichter entleeren zu können, wenn es nötig wurde, Getreide und Kammer zu lüften.

Das Hinterlegen einer Kornmenge als Giroguthaben hieß θεματίζειν; das Giroguthaben hieß θέμα, die Giroanweisung διαστολικόν. Das Buchen von Lastschrift und Gutschrift nannte man διαστέλλειν. Die Giroanweisung schrieb man gewöhnlich auf Papyrus, doch öfter auch auf die Scherbe eines zerbrochenen Topfes. Die Verwendung der Scherben (Ostraka) zur Beschriftung war in Ägypten gang und gäbe, und beschriebene Scherben finden wir daher zu ungezählten Tausenden.

Eine *Giroanweisung* auf einer Tonscherbe ist z. B. Nr. 1164 der von Ulrich Wilcken veröffentlichten Ostraka aus dem 2. oder 3. Jahrhundert n. Chr.: Προφήτης Ἀμωνίῳ χαίρειν. Διάστειλον ἐκ τοῦ ἐμοῦ θέματος εἰς ὄνομα Λουκιλλᾶτος πυροῦ τρίτον ὄγδον, γίνεται πυροῦ τρίτον ὄγδον. Zu deutsch: »Prophetes an Amonios, Gruß zuvor. Buche um aus meinem Giroguthaben auf den Namen Lukillas $^1/_3 + ^1/_8$ Weizen, wiederhole $^1/_3 + ^1/_8$ Weizen.« Prophetes ist der Aussteller der Giroanweisung, Amonios der Direktor des Staatsspeichers, Lukillas der Giroempfänger. Das Getreidemaß ist die *Artabe* (etwa 33 Liter); die Benennung des Maßes ist in unserer Giroanweisung, weil selbstverständlich, weggelassen worden. Die geringe Menge der Zahlung ($^1/_3 + ^1/_8$ Artabe) zeigt, wie gern man auch kleine Schulden in Korn tilgte, und wie gern man dabei vom Giro Gebrauch machte. Die Wiederholung der Summen geschah im Kassen- und Rechnungswesen allgemein. Das Nebeneinanderstellen einfacher Brüche ($^1/_3$ und $^1/_8$ statt $^{11}/_{24}$) war eine ägyptische Eigenheit, an der man allezeit festgehalten hat.

Es war dem Girozahler gestattet, *mehrere* Giroanweisungen an *verschiedene* Empfänger auf *einem* Papyrusblatt oder auf *einer* Scherbe niederzuschreiben. Die Anweisung verblieb als Kassenbeleg dauernd beim Staatsspeicher.

Grundsatz war, daß die Giroanweisungen jedesmal im *Ausstellungsmonate* beim Staatsspeicher verrechnet werden mußten; ging daher eine im Vormonat ausgestellte Anweisung aus irgendwelchen Gründen dem Speicher erst im nächsten Monate verspätet zu, so war die Anweisung *überfällig* (ἐκπρόθεσμος) und *ungültig*. Diese Vorschrift war deswegen erlassen, weil

man weder sprachlich noch geschäftlich eine Unterscheidung zwischen Giroanweisung und Scheck kannte. Der Scheck hieß ebenfalls διαστολικόν und hatte den nämlichen Wortlaut wie die Giroanweisung. Es war dem Aussteller eben völlig überlassen, das διαστολικόν unmittelbar an den Speicher zu senden (Giroanweisung) oder an den Zahlungsempfänger auszuhändigen (Scheck). Durch jene Vorschrift sollte der Scheckempfänger gezwungen werden, den Scheck so zeitig an den Speicher einzureichen, daß die angewiesene Summe noch im Ausstellungsmonate verrechnet werden konnte. Man wollte dem Scheck keine längere Lauffrist einräumen.

Wurde der Scheck beim Speicher zur Zahlung vorgewiesen, so mußte der Vorweiser am Fuße des Schecks durch seine Namensunterschrift erklären, daß er tatsächlich die Person sei, die im Scheck als Zahlungsempfänger benannt steht. Es geschah das mit der Formel: »Ich, N., bin es, der den Scheck hiermit vorlegt.« Der Speicherbeamte hatte zu prüfen, ob der Name des Vorweisers mit dem Namen des vom Scheckaussteller benannten Zahlungsempfängers übereinstimmte.

Doch nicht alle Schecks benannten eine bestimmte Person als Zahlungsempfänger. Es gab auch eine zweite Gruppe von Schecks, die (wie unsere Inhaberpapiere) von Hand zu Hand laufen konnten, bis schließlich ein beliebiger Inhaber den Scheck beim Speicher zur Zahlung vorwies. In diesem Falle fiel jene Prüfung weg; dafür mußte der letzte Inhaber eine besondere Antragsformel unter den Scheck setzen, welche z. B. in Pap. Oxy. III 613 (um 155 n. Chr.) lautet: Φιλόξενος ο καὶ Φιλίσκος Διονυσίου ἐπήνεγκα καὶ διάστιλόν μοι τὴν ἐπ' ὀνόματος Διογᾶτος Ἀμόιτος. Zu deutsch: »Ich, Philoxenos, genannt Philiskos, Sohn des Dionysios, weise den Scheck hiermit vor mit dem Antrage, mir die (oben im Scheck) benannte eine Artabe Weizen auszufolgen unter Lastschrift auf den Namen des (Scheckausstellers) Diogas, Sohnes des Amois.«

Das Giroguthaben wurde teils durch Selbsteinlage des Guthabers, teils durch Zahlungen anderer Personen gebildet und vergrößert; die Einzahlungen konnten entweder durch Giroumschrift oder durch körperliche Zuführung von Getreide geschehen. Ob ein Mindestbestand festgesetzt war, wissen wir nicht; doch lehren die Urkunden, daß beim Herannahen der neuen Erntezeit die Bestände des alten Erntejahrs völlig ausgeschöpft wurden. Es war das schon aus dem Grunde nötig, um die Speicherkammern des alten Jahres frei zu machen zur Aufnahme der neuen Ernte.

In zahlreichen Ackerpachtverträgen finden wir die Abmachung, daß der Pächter sich verpflichtete, den Pachtzins in Weizen an den Verpächter im Girowege zu zahlen, und zwar sofort nach der Ernte. Der Verpächter besaß in solchem Falle entweder noch Ländereien, die er selber bewirtschaftete und um derentwillen er ein Girokonto beim Staatsspeicher unterhielt, oder er besaß ein Getreidegeschäft, das ebenfalls ein solches Konto nötig machte. Da gab es für beide Teile nichts Einfacheres, als daß der Pächter zur Zeit der Ernte, da er das geerntete Korn als Guthaben an den Speicher ablieferte, eine Giroanweisung ausfertigte, kraft deren der Speicher den Pachtzins vom Guthaben des Pächters ab- und dem Guthaben des Verpächters zuschrieb.

In ähnlicher Weise wurden die Girozahlungen von Getreidesteuern erledigt. Diese Steuern flossen jedoch dem Staate nicht unmittelbar zu, sondern liefen zuvor durch die Hand der Steuererheber. Das Verfahren war folgendes. Alljährlich stellte die Regierung einen Steueretat auf, wobei die Einnahmen der Vorjahre als Grundlage dienten. Der Etat zerfiel in den Etat für Getreidesteuern und in den Etat für Geldsteuern. Jedem Gau wurde die Gauhauptsumme als Steuersoll zu-

geschrieben; innerhalb jedes Gaues wurde die Hauptsumme auf die Gemeinden verteilt, innerhalb der Gemeinden wiederum auf die Zünfte, Körperschaften usw. Die Steuereinziehung lag aber nicht den Gemeinden ob, sondern staatlichen Steuerbeamten, die entweder Getreidesteuererheber oder Geldsteuererheber (πράκτορες σιτικῶν oder πράκτορες ἀργυρικῶν) genannt wurden. Diese Erheber waren liturgische Beamte, das heißt, sie hatten den Erheberdienst als Fron ein Jahr lang unentgeltlich auf eigene Gefahr zu leisten; Steuerbeträge, die uneinziehbar blieben, und deren Niederschlagung der Staat nicht aus begründeten Ursachen ausdrücklich genehmigt hatte, mußten die liturgischen Erheber aus eigener Tasche decken. Sobald nun ein Getreidesteuererheber für die Gemarkung eines bestimmten Dorfes bestellt worden war, war sein erster Schritt, daß er bei dem Staatsspeicher dieses Dorfes ein Girokonto für sich einrichten ließ. Alle Steuerzahler, die selber ein Girokonto besaßen, zahlten nunmehr ihre Steuern auf das Konto des Getreidesteuererhebers, indem sie den Steuerbetrag vom eigenen Konto abschreiben ließen. Wer kein eigenes Konto besaß, mußte den Steuerbetrag auf den Rücken eines Esels legen und auf diese Weise in den Staatsspeicher schaffen, wo der Steuerbetrag entgegengenommen und im Konto des Steuererhebers gutgeschrieben wurde. Man sieht, das Ganze lief schließlich darauf hinaus, daß der Erheber mit dem Korne selber gar keine Befassung hatte; nur wenn säumige Steuerzahler vorhanden waren, mußte sich der Erheber in das Haus der Säumigen begeben, um dort das Korn, unter Umständen mit Gewalt, einzufordern.

Der Steuererheber wird zwar für die Unterhaltung eines Girokontos, wie jeder Privatmann, eine Gebühr an den Staatsspeicher gezahlt haben; indes sparte er dennoch Kosten: wäre das Giro nicht vorhanden gewesen, so hätte er in seinem Hause oder anderswo eine Empfangstelle für die Getreidesteuern herrichten, eine Hilfskraft oder mehrere Hilfskräfte beschäftigen, die dort die Steuern entgegennahmen, und schließlich die Steuerbeträge in den Staatsspeicher befördern lassen müssen — alles das auf eigene Kosten; dabei wäre er noch Gefahr gelaufen, durch Diebstahl oder Feuer Nachteil zu erleiden. So war auch für den Getreidesteuererheber das Giro eine große Erleichterung.

Das Girokonto des Getreidesteuererhebers war an sich ein Privatkonto, weil der liturgische Erheber dieses Konto aus freier Entschließung und für eigene Rechnung — nicht auf Geheiß des Staates — sich einrichten ließ. Die auf dieses Konto eingezahlten Steuerbeträge waren daher, streng genommen, so lange Privatbeträge, bis der Steuererheber die Beträge auf Grund einer Giroanweisung vom eigenen Konto abschreiben und dem Konto des Staates gutschreiben ließ. In Wirklichkeit aber lagerte das Korn auch schon vorher in der Hand des Staates, vermischt mit dem Staatsgetreide. Und ebendieser Umstand ist es, der auch dem Staate aus dem Privatgirokonto des Erhebers Vorteile erwachsen ließ, denn der Staat hatte jeden Steuerbetrag vom Augenblicke des Einzahlens ab in seinem Gewahrsam, und die daraus entspringende Sicherheit war ebenso groß, als hätte nicht der liturgische Erheber, sondern der Staat selbst die Steuererhebung besorgt.

Noch einen zweiten Vorteil gewann der Staat aus jenem Girokonto des Erhebers: da dieses Konto lediglich die Steuereinnahmen, nicht auch die sonstigen Privateinnahmen des Erhebers umfaßte — für die Einnahmen letzter Art diente eintretendenfalls ein zweites Konto —, so konnte der Staat Tag für Tag die Steuereinnahmen sehr leicht feststellen, und das Privatsteuerkonto diente auf diese Weise zugleich als Abrechnungsbuch über die dem Erheber amtlich zugefertigten und von ihm eingezogenen Beträge. So wurde das private Girokonto des Erhebers ganz von selber zum Dienstkonto.

Aus dem Vorhandensein der Giroeinrichtung erwuchs den Steuererhebern noch ein anderer Vorteil, der fast noch höher anzuschlagen ist als der bisher behandelte. Dieser Vorteil bestand darin, daß das Girowesen einen Fernverkehr ermöglichte. Im Altertume galt der Grundsatz, daß jedermann nur in seinem Heimatsorte steuerpflichtig war und nur in seinem Heimatsorte zu öffentlichen Leistungen herangezogen werden durfte. Sobald zum Zwecke der Steuerveranlagung eine neue Schatzung ausgeschrieben wurde, mußten daher alle Leute, die aus geschäftlichen oder anderen Gründen sich fern von ihrem Heimatsort aufhielten, diesen aufsuchen, auch wenn die Reise weit war, damit sie in die Schatzungslisten ihres Heimatsorts auf Grund ihrer an Ort und Stelle persönlich abgegebenen Erklärungen aufgenommen werden konnten. So war es laut Evangelium Lucae II, 1 zur Zeit Christi im jüdischen Lande; so war es auch in Ägypten. Nach beendigter Schatzung zerstreuten sich die Leute wieder, blieben aber zahlungspflichtig in ihrem Heimatsorte. Für den Steuererheber erwuchsen aus dem Zerstreuen große Schwierigkeiten, denn alle auswärts wohnenden oder sich vorübergehend auswärts aufhaltenden Leute standen in der ihm zugefertigten Steuerhebeliste als steuerpflichtig aufgezeichnet; gelang ihm die Einziehung nicht, so hatte er als liturgischer Beamter aus eigener Tasche zuzuzahlen. Es gab für ihn nur das Mittel, die Hilfe seiner Amtsgenossen in den Fernorten in Anspruch zu nehmen. Diese gegenseitige Hilfe wurde dadurch erleichtert, daß die Steuererheber einen weitverzweigten Verband bildeten, dessen Mitglieder sich zu gegenseitiger Hilfe verpflichteten.

Wenn nun der Steuererheber des Dorfes A einen Kornsteuerbetrag für Rechnung seines Amtsgenossen im weit entlegenen Dorfe B einhob, erkannte man von vornherein die Unmöglichkeit, diesen Kornbetrag auf dem Rücken eines Lasttiers nach B zu senden; es würden daraus zu große Kosten erwachsen sein. Das Gegenrechnen ergab sich ohne weiteres von selbst, weil vielfach auch in der umgekehrten Richtung Aushilfe geleistet wurde. Man half sich in der Weise, daß der Steuererheber in A die für den Steuererheber in B und in allen sonstigen Fernorten eingezogenen Kornsteuern beim Staatsspeicher in A an das Staatskonto abführte. Jeder Staatsspeicher fertigte sodann Monatsübersichten über die bei ihm für Rechnung anderer Orte eingegangenen Beträge. Diese Monatsübersichten wurden an die Gaurechenkammer eingesandt, und diese Behörde nahm buchmäßig den Ausgleich vor, indem sie die Fremdposten der verschiedenen Staatsspeicher des Gaues gegeneinander aufrechnete. Die Fremdpostenunterschiede, die aus dem Fernverkehr über die Grenzen des eigenen Gaues hinaus alsdann noch verblieben, wurden durch Gegenrechnung bei der Landesrechenkammer in Alexandrien ausgeglichen. Dieser Girofernverkehr in Steuersachen erfolgte, wenn auch die Staatsspeicher und Rechenkammern die Vermittlerrolle übernahmen, offenbar auf Kosten der Steuererheber, die ja als liturgische Beamte die Lasten und Gefahren der Hebung allein zu tragen hatten.

Eine andere Gattung des Girofernverkehrs war der Fernverkehr für Privatzahlungen. Dieser war vom Fernverkehr der Steuererheber grundverschieden: die Steuererheber unterhielten den Fernverkehr zwecks Einziehung von Getreidesummen, die Privatleute dagegen zwecks Auszahlung von Getreidesummen am Fernorte. Bei einer Fernzahlung schrieb der Girokunde in A eine Giroanweisung an seinen Staatsspeicher aus, der Staatsspeicher in A fertigte sodann einen Dienstscheck für den Staatsspeicher in B, und dieser Scheck wurde durch die vorhandenen Briefposten nach B befördert; dort schrieb der Staatsspeicher den angewiesenen Betrag dem Zahlungsempfänger gut. Dieser Fernverkehr war für die Landwirte sehr wertvoll.

Es konnte ein Grundbesitzer in A, der im Dorfe B Grund und Boden besaß und verpachtet hatte, den in Korn ausbedungenen Pachtzins aus dem Staatsspeicher in A entnehmen, nachdem der Zins in B eingezahlt worden war.

Um den Fernbetrieb zu sichern, hatten die Staatsspeicher über jede Fernzahlung eine Dienstrückmeldung abzusenden; ging also ein Dienstscheck von A nach B, so hatte B hinterher die Dienstrückmeldung an A abzusenden. Die Rückmeldungen brachten die Bestätigung, daß der Fernauftrag ordnungsmäßig ausgeführt worden war.

Wie beim Fernverkehr der Steuererheber, so wurde auch beim Fernverkehr der Privatleute verwaltungseitig Schuld und Forderung der einzelnen Staatsspeicher buchmäßig gegeneinander abgestimmt. Dieses Abstimmen geschah wiederum bei der Gaurechenkammer und bei der Landesrechenkammer. Die Abrechnungen über die Privatgirozahlungen der Staatsspeicher wurden, da sie nichtetatsmäßige Einnahmen und Ausgaben behandelten, getrennt von den Abrechnungen über Staatskorn aufgestellt.

Die Privatguthaben im Staatsspeicher unterlagen der Verpfändung oder der Beschlagnahme in gleicher Weise wie jeder andere Privatbesitz. Bestand eine Verpfändung oder Beschlagnahme, so durfte der Staatsspeicher eine ihm zugehende Giroanweisung über Zahlung aus dem verpfändeten oder beschlagnahmten Besitze nur dann behandeln, wenn die Giroanweisung die Gegenschrift des berechtigten Gläubigers trug. Gehörte der Privatbesitz unmündigen Kindern, so bedurfte die Giroanweisung der Gegenschrift (Zustimmung) des Vormundes.

Für die Lagerung und Behandlung der Giroguthaben hatten die Guthaber an den Staatsspeicher bestimmte Gebühren zu entrichten, z. B. die Verwaltungsgebühr (τὸ σιτολογικόν), die Meßgebühr für das amtliche Nachmessen des in den Speicher eingelieferten Getreides, ferner Gebühren für Reinigen und Sieben des Getreides, sofern das Getreide mit Sand und anderen Fremdkörpern verunreinigt war, Gebühren für das Lagern und Umschaufeln des Getreides usw. Alle diese Gebühren zusammen stellten sich aber billiger als die Kosten, die der Landwirt hätte aufwenden müssen, wenn er sein Getreide selber verwahrt hätte. Die Meßgebühr fiel weg, wenn Einzahlung und Auszahlung lediglich buchmäßig erfolgte. Zahlte ein Pächter Kornzins auf das Girokonto des Verpächters ein, so hatte der Pächter die Meß- und Reinigungsgebühren zu zahlen, so daß der Zins dem Verpächter zum vollen Betrage zufloß.

Die auf S. 549 wiedergegebene Giroanweisung enthält die Worte ἐκ τοῦ ἐμοῦ θέματος, d. i. (zahle) »aus meinem Giroguthaben«, wie viele andere Anweisungen gleicher Art. Öfter aber fehlen diese Worte, und alsdann hat die Privatgiroanweisung im großen und ganzen denselben Wortlaut wie die amtliche Kassenausgabeverfügung (Zahlungsanweisung). Die amtliche Zahlungsanweisung ging damals, wie heute, von einer außerhalb der Staatskasse stehenden höheren Behörde aus und war an die Adresse des Direktors der Staatskasse gerichtet; betraf die Anweisung eine staatliche Kornzahlung, so war sie an die Adresse des Direktors des Staatsspeichers gerichtet. Nur in einem Punkte unterschied sich die Giroanweisung von der amtlichen Kassenverfügung: diese bedurfte der Gegenzeichnung eines zweiten Beamten, während die Giroanweisung einer solchen Gegenzeichnung nicht bedurfte. Der Privatmann konnte über sein Privatguthaben frei verfügen und hatte daher für seine Giroanweisung keine weitere Zustimmung einer anderen Person nötig; bei der staatlichen Kassenverfügung dagegen mußten stets zwei voneinander unabhängige Beamte die Verantwortung für die Richtigkeit übernehmen: der eine schrieb die Anweisung aus, der zweite zeichnete sie gegen.

Hatte ein Beamter o. dgl. irgendwelche monatlichen Bezüge in Korn aus Staatsmitteln zu beanspruchen (etwa als Gehalt), so mußte der Beamte Monat für Monat seinen Forderungsnachweis einreichen; dieser Forderungsnachweis wurde bisweilen der Einfachheit halber so abgefaßt, daß er zugleich als Zahlungsanweisung dienen konnte. Ein sein Gehalt fordernder Beamter namens Diodotos schrieb also z. B.: »Diodotos richtet unter Gegenzeichnung des Salvius an den Speicherdirektor Metokos folgendes Gesuch: Zahle mir für den Monat N x Artaben Weizen.« Darunter folgte die Gegenzeichnung: »Ich, Salvius, ermächtige Dich, die oben benannten x Artaben Weizen auszuzahlen, wie oben verlangt wird.« Der Zahlungsempfänger Diodotos hatte also das Gesuch, bevor er es dem Speicher einreichte, dem Salvius zum Zwecke der Gegenzeichnung vorgelegt.

Über jede Girozahlung erteilte der Staatsspeicher eine Quittung an den Einzahler, gleichviel ob die Einzahlung durch Einmessen von Korn oder durch Lastschrift im Konto des Zahlers geschah. Die Quittung war eine Steuergiroquittung, wenn ein Steuerbetrag gezahlt wurde, sonst eine Privatgiroquittung. Außerdem fertigte der Staatsspeicher bei jeder Girozahlung eine Giromeldung zu Händen des Giroempfängers aus. Handelte es sich um Steuerzahlung, so ging eine Steuergiromeldung an den Steuererheber, in dessen Konto die Gutschrift des Betrags erfolgt war; handelte es sich um eine Zahlung an einen Privatmann, so ging eine Privatgiromeldung an ebendiesen Privatmann ab.

Da die Steuerzahlungen im Konto des Steuererhebers gutgeschrieben wurden, hätten die Steuergiroquittungen, streng genommen, den Namen des Steuererhebers als des Empfängers angeben müssen, wie denn auch der Steuererheber, sobald er auf gewöhnlichem Wege eine Steuer erhob, die von ihm selber ausgestellte Steuerquittung mit seinem Namen versah. Das geschah aber nicht; vielmehr enthielt die Steuergiroquittung lediglich den Etatstitel, in den die Zahlung fiel. Titel des gewöhnlichen Etats waren z. B. »Gewerbesteuer«, »Kopfsteuer», »Erntesteuer« usw. Wurde auf öffentliche Kosten ein Bauwerk, ein Denkmal o. dgl. errichtet, so wurden die hierfür aufzubringenden Steuern unter außergewöhnlichen Etatstiteln vereinnahmt. Eine Steuergiroquittung des Staatsspeichers lautete also z. B.: »Im Jahre x, am x. des Monats N. Eingezahlt hat N für Rechnung des Titels Kopfsteuer x Artaben Weizen. N, Speicherdirektor.« Eine Bescheinigung mit diesem einfachen Wortlaute konnte sowohl als Giroquittung für den Girozahler als auch als Giromeldung für den Giroempfänger verwendet werden. Man kann es daher den Urkunden dieser Art vielfach nicht ansehen, ob sie eine Quittung oder eine Meldung darstellen. Öfter aber umfassen diese Bescheinigungen mehrere Einzahlungen gleichzeitig, und in solchen Fällen ist eine Entscheidung möglich: sind es Einzelzahlungen von einem Zahler, aber für verschiedene Empfänger, so war die Urkunde als Giroquittung für den Zahler bestimmt; sind es Einzelzahlungen von verschiedenen Zahlern an einen Empfänger, so war die Urkunde als Giromeldung für den Zahlungsempfänger bestimmt.

Kassentagebuch und Kontobuch waren, wie heute, so auch damals die grundlegenden Kassenbücher. Hinsichtlich der Steuerzahlungen an Staatsspeicher hatte jeder Etatstitel sein besonderes Kontobuch, hinsichtlich der Privatzahlungen jeder Girokunde. Es scheint, daß bei größeren Staatsspeichern das Kassentagebuch in zwei getrennte Bücher zerfiel: in Einnahmebuch und Ausgabebuch. Der Berliner Papyrus 470 aus dem 2. Jahrhundert n. Chr. lautet z. B.:



16.

| | | |
|---|---|---|
| 81. | Aeitis, Sohn des Horion ................ | (abgebrochen), |
| 84. | Dioskoros, Gärtner ...................... | 27 Artaben Weizen, |
| dgl. | Aretion, Gemüsehändler ................ | 3 --- - |
| 85. | Pasion, Sohn des Serapion .............. | 9 --- - |
| dgl. | Statianos, Bruder des Vorgenannten ..... | 15 --- - |
| 86. | Petesuchos, Sohn des Herieus ........... | 12 --- - |
| dgl. | Neilos, Sohn des Lupos ................ | 12 --- - |
| 87. | Mysthes, Sohn des Ptolemaios .......... | $9^1/_2$ -- - |
| 88. | Sokmenis, Sohn des Herakleides ......... | 17 --- - |
| dgl. | Heronas, Sohn des Orsenuphis, und Pasion, Sohn des Peteuris .................... | 9 - - . |

Diese Urkunde ist ein durch Zufall uns erhalten gebliebenes Blatt aus einem Girokontobuche. Die zuoberst stehende Zahl 16 ist die Seitenzahl; unsere Urkunde bildete also die Seite 16 des Kontobuchs für irgendeinen Giroguthaber. Dieses Konto scheint nur die Einzahlungen (Gutschriften) für diesen Giroguthaber zu enthalten, so daß für den nämlichen Guthaber noch eine andere Abteilung seines Kontos geführt wurde zur Buchung der von ihm als Giroaussteller zur Zahlung angewiesenen Beträge (der Lastschriften). Die Zeile für Zeile aufgeführten Namen sind Girozahler, die auf das Konto jenes Guthabers die rechts von den Namen aufgeführten Artabenmengen eingezahlt haben. Links vor jedem Namen sind die Seitenzahlen des Speichertagebuchs vermerkt, wo die einzelnen Einnahmen, untermischt mit den Einnahmen für andere Guthaber, gebucht worden sind. Mithin ist der Papyrus wie folgt zu erläutern: »Für den Giroguthaber N sind vereinnahmt worden auf Seite 81 des Tagebuchs, Zahler Aeitis, x Artaben Weizen, auf Seite 84 des Tagebuchs, Zahler Dioskoros, 27 Artaben Weizen, nochmals auf Seite 84, Zahler Aretion, 3 Artaben Weizen« usw.

Allmonatlich fertigte jeder Staatsspeicher einen buchmäßigen Bestandsabschluß für jeden einzelnen Guthaber, wie z. B. der Papyrus Fayum 300 aus dem 1. Jahrhundert n. Chr. zeigt; es heißt dort unter anderem: »Guthaber Pharion 34 Artaben, Rest aus dem Vormonate 84 Artaben, macht 118 Artaben, hiervon Ausgabe 66 Artaben, bleibt ein Rest im Speicher von 52 Artaben.« Im vorliegenden Abschlußmonate beträgt also im Konto des Pharion die Gutschrift 34 Artaben, die Lastschrift 66 Artaben.

Damit verlassen wir den Korngiroverkehr und treten in eine Betrachtung des Geldgiroverkehrs ein. Wie schon oben hervorgehoben wurde, mußte die Schwierigkeit, die häufig vorkommenden und sehr oft geringen Kornzahlungen von Haus zu Haus zu befördern, notgedrungen den Anstoß geben, die Gegenrechnung und schließlich das Girowesen einzuführen. Bei der großen Bedeutung, die der Kornzahlungsverkehr gerade in Ägypten hatte, liegt der Schluß nahe, daß das Korngirowesen viel früher bestanden hat als das Geldgirowesen. Dieser Schluß ist auch darum berechtigt, weil die Papyri zeigen, daß die Geldbanken erst nach und nach — namentlich erst in römischer Zeit — zur Blüte gekommen sind. In vorchristlicher (ptolemäischer) Zeit kann daher der Geldgiroverkehr noch keine allzu große Ausdehnung gehabt haben, wenn auch Spuren davon sich nachweisen lassen.

In ptolemäischer Zeit war das Bankwesen in Ägypten seitens des Staates verpachtet. Man wird sich diese Pacht so vorzustellen haben, daß der Bankinhaber für das Recht, eine Bank betreiben zu dürfen, eine Jahresabgabe an den Staat zahlte; die Beschaffung der Räumlichkeiten, der Ausstattungsgegenstände sowie die Bezahlung der Angestellten wird Sache des Päch-

ters gewesen sein. Als die Römer der ptolemäischen Herrschaft ein Ende machten, erfuhr das ägyptische Bankwesen eine gründliche Umgestaltung, indem das Bankmonopol fiel. Daß damit dem öffentlichen Verkehr eine Wohltat erwiesen wurde, zeigte sich unter anderem darin, daß überall die Banken zahlreich emporschossen; und sofort sehen wir die Banken emsig mit dem Privatgirowesen beschäftigt. Es ist, als ob der lange zurückgedämmte Bankverkehr plötzlich den Damm durchbrochen hätte.

Die Banken trugen unterschiedliche Firmen, z. B. »Bank am Heiligen Tore«, »Kleidermarkt-Bank« u. dgl., bisweilen auch Firmen unter Benennung des Bankinhabers, z. B. »Bank des Serapion«, »Bank des Didymos« usw. Beide Benennungsarten liefen aber auch durcheinander; so wird die Bank des Philos in Arsinoe bald »Bank des Philos«, bald »Kleidermarkt-Bank« genannt. Daß der Zahlungsverkehr nicht unbedeutend war, geht aus der Anzahl der Banken hervor. In Arsinoe, der Hauptstadt des arsinoitischen Gaues, lassen sich für das Jahr 147 n. Chr. s i e b e n verschiedene Banken nachweisen, die gleichzeitig nebeneinander bestanden. Da die Verhältnisse uns nur lückenhaft überliefert wurden, so ist es sehr leicht möglich, daß die Zahl noch größer war. Alle Banken hatten gleichmäßig das Recht, G i r o g e s c h ä f t e zu betreiben.

Die im vorstehenden geschilderten G r u n d z ü g e für den Betrieb des Korngirowesens gelten auch für den B e t r i e b d e s G e l d g i r o w e s e n s; nur besteht der Unterschied, daß dort der Staat, hier ein Privatgeschäft den Giroverkehr vermittelt. Hier wie dort heißt das Giroguthaben *τὸ πτῶμα*, die Giroanweisung und der Scheck *τὸ διαστολικόν*. Was oben für die räumliche Verwahrung der Girokornbestände ausgeführt wurde, gilt auch, und zwar mit noch größerer Wahrscheinlichkeit, für die Verwahrung der Girogeldbestände; auch das Bargeld der verschiedenen Girokunden wird, untermischt mit den Betriebsgeldern der Bank, gemeinsam verwahrt und nur buchmäßig auseinandergehalten worden sein. Doch lassen sich sichere Belege dafür nicht erbringen. Daß für die Lagerung der Kornbestände von den Girokunden Gebühren zu zahlen waren, wissen wir; ob umgekehrt für die Hingabe von Bargeld an die Bank den Girokunden Z i n s e n ausbezahlt wurden, läßt sich nicht feststellen.

Die Girokunden der Banken setzten sich zusammen aus Privatpersonen, Firmen, Körperschaften, Stadtgemeinden, Dorfgemeinden usw. Die umgesetzten Beträge sind öfter recht hoch. So wurden in einem Falle (Berliner Urkunde 1064) 60 000 Drachmen bei einer Bank in Hermupolis eingezahlt und einem Empfänger in Oxyrhynchos ausbezahlt. Das geschäftliche Vertrauen war also sehr groß.

Während die G i r o a n w e i s u n g e n an den Staatsspeicher sich gewöhnlich darauf beschränkten, die Höhe der Zahlung und den Zahlungsempfänger zu benennen, enthielten die Giroanweisungen an die Bank (römische Zeit) in der Regel eine mehr oder weniger ausführliche Darlegung darüber, w o f ü r die Zahlung geschehen sollte. Dieser Unterschied mag darin begründet sein, daß der Bank — wie wir später noch sehen werden — eine n o t a r i e l l e B e d e u t u n g innewohnte; die Giroanweisung sollte der notariellen Beurkundung zu Hilfe kommen. Eine der kürzeren Giroanweisungen ist z. B. die Berliner Urkunde 1063 vom Jahre 100 n. Chr.:

Μαρ . . νος*) Πτολεμαίου Ἡρώδῃ τραπεζίτῃ χαίρειν. Χρημάτεισον ἐπὶ τῆς τρειακάδος τοῦ Μεχὶρ μηνὸς τοῦ ἐνεστῶτος τρείτου ἔτους Παπειώνει Παπείωνος τὰς εἴσας ὧν εὐχρήστησα παρὰ αὐτοῦ ἀργυρείου δραχμὰς διακοσίας. γίνονται δραχμαὶ σ. Ἔτους τρείτου Αυτοκράτορος Καίσαρος Νέρονα Τραιανοῦ Σεβαστοῦ Γερμανεικοῦ. Μεχὶρ ιη.

*) Die Punkte bedeuten eine Lücke im Papyrus infolge Zerstörung.



Zu deutsch: »Mar..nos, Sohn des Ptolemaios, an den Bankinhaber Herodes, Gruß zuvor. Zahle im Giroweg am dreißigsten des Monats Mechir des jetzigen Jahres 3 an Papeion, Sohn des Papeion, die gleiche Summe, die ich von ihm geliehen habe, nämlich zweihundert Silberdrachmen, in Zahlen*) 200 Drachmen. Im Jahre 3 des Imperator Caesar Nerva Traianus Augustus Germanicus, am 18. Mecher.«

Diese Giroanweisung lautet auf einen bestimmten Tag; sie ist 12 Tage zuvor ausgestellt worden. Als Grund der Zahlung wird Rückzahlung einer Darlehensschuld angegeben; die Rückzahlung war am Letzten des Monats Mechir fällig. Die Bank hatte dafür zu sorgen, daß die Rückzahlung pünktlich am Fälligkeitstage geschah.

Die Giroanweisung verblieb als Kassenbeleg bei den Akten der Bank; darum benutzten die Banken vielfach einen am Fuße der Giroanweisungen etwa vorhandenen freien Raum, um dort vom Giroempfänger die Quittung niederschreiben zu lassen. So wurde die Giroanweisung für die Bank ein Doppelbeleg, der die Bank gegen den Giroaussteller und gleichzeitig gegen den Giroempfänger deckte. Die Beglaubigung der Echtheit einer Giroanweisung geschah dadurch, daß der Giroaussteller sein Siegel darunter abdrückte; die Siegelmasse war Ton, seltener Wachs.

Über jede Einzahlung erhielt der Zahler von der Bank eine Bescheinigung. Girobescheinigungen lassen sich in zwei Hauptgruppen zerlegen: in selbständige und unselbständige. Unselbständig war eine Bescheinigung, wenn die zugehörende Girozahlung in Verfolg eines außerhalb der Bank vorher abgeschlossenen schriftlichen Vertrags vor sich ging; selbständig war sie, wenn die Girozahlung sich nicht an einen solchen Vertrag anlehnte, also selbständig dastand. Selbständige Bescheinigungen betrafen gewöhnlich kleinere Zahlungen des täglichen Verkehrs, bei denen es sich nicht lohnte, einen Vertrag aufzusetzen.

Die Girobescheinigung bildet in ihrem Kerne nichts anderes als einen Auszug aus dem Girokonto; davor stehen noch Datum und Bankfirma. Der Eintrag im Girokonto des Zahlers A lautet: »A zahlt an B x Drachmen«; der Eintrag im Girokonto des Empfängers B lautet: »B empfängt von A x Drachmen«. Die Girobankbescheinigung faßt nun beides zusammen; ihr Gerippe lautet daher: »A zahlt an B und B empfängt von A x Drachmen«. Als Beispiel möge die Berliner Urkunde 472 folgen (um 140 n. Chr.):

»Im Jahre 4 des Imperator Caesar Titus Aelius Hadrianus Antoninus Augustus Pius, am 26. Payni. Girozahlung durch die Athena-Bank des Sabinus. Valeria Diodora zahlt an Frau Tasucharion, Tochter des Ptolemaios, Enkelin des Onnophris, 34 Jahre alt, ohne besondere Kennzeichen; sie (Tasucharion) empfängt von Valeria Diodora 408 Silberdrachmen, die sie ihr schuldete in Gemäßheit eines Schuldscheins, der im Jahre 2 unseres Kaisers Antoninus, am 30. des Monats Kaisareios, ausgestellt worden ist. Dieser Schuldschein soll nunmehr mit allen darin enthaltenen Abmachungen ungültig sein.«

Die Bescheinigung enthält also einen Auszug aus der Lastschrift im Konto der Diodora und einen Auszug aus der Gutschrift im Konto der Frau Tasucharion. Die Bescheinigung ging in dieser Form sowohl zu Händen der Diodora als Bescheinigung der Bank über die Erledigung der Giroanweisung der Diodora als auch zu Händen der Tasucharion als Bankmeldung über eine zugunsten der Tasucharion geschehene Girozahlung.

*) Wir nennen im Kassenwesen heute zuerst die Zahl und wiederholen dann die Summe in Buchstaben.



Über den Empfang der Girozahlung hatte der Geldempfänger nicht nur für die Bank, sondern auch für den Girozahler eine Quittung auszustellen. Die Quittung für die Bank konnte, wie wir schon sahen, am Fuße der Giroanweisung, falls dort noch Raum frei war, niedergeschrieben werden; ähnlich konnte die Quittung für den Girozahler am Fuße der Bankbescheinigung, falls dort noch Raum frei war, niedergeschrieben werden. Jene Urkunde verblieb ja dauernd bei der Bank, diese dagegen dauernd bei dem Girozahler. Daneben findet man auch Quittungen beider Gattungen auf besonderen Papyrusblättern.

Es ergibt sich aus dem Gesagten, daß die Quittung des Giroempfängers an den Girozahler keine Bankurkunde war; sie war lediglich eine Privaturkunde. Nun findet man in den Papyri sehr häufig, daß die Quittungen dieser Art bald mehr, bald weniger ausführlich den Gegenstand der Zahlung und die Begleitumstände erörtern. Dadurch wuchs die Quittung zu einer längeren Erklärung aus, und wenn kein Vertrag vorlag, in dessen Erfüllung die Zahlung geschah, so ersetzte der ausführliche Wortlaut jener Quittung den Vertrag.

Wir sahen oben, daß der Kornsteuererheber ein Girokonto beim Staatsspeicher besaß, auf das die Steuerpflichtigen zahlten. In gleicher Weise haben auch die römischen Geldsteuererheber ein Girokonto, doch bei den Banken, besessen. Die Geldsteuern wurden je nach der Gattung vom Staate teils unmittelbar erhoben, teils an Steuerpächter verpachtet; im ersten Falle geschah die Erhebung durch liturgische Beamte (Steuererheber), im anderen Falle durch Steuerpächter. Das Girokonto des Steuererhebers war, weil dieser liturgisch arbeitete, eine private Sache des Steuererhebers; ebenso natürlich das Girokonto des Steuerpächters. Wie beim Girokonto des Kornsteuererhebers, waren auch hier die Steuern, die auf das Konto des liturgischen Erhebers eingezahlt wurden, zunächst Privatgelder der Erhebers; erst wenn diese Gelder von Zeit zu Zeit auf Antrag des Erhebers von seinem Konto abgeschrieben und durch Vermittlung der Staatsbank (s. S. 548) auf das Konto der Staatskasse gutgeschrieben wurden, verwandelten sie sich in Staatsgelder.

In vorchristlicher (ptolemäischer) Zeit, da die Banken den Giroverkehr noch nicht oder noch nicht hinlänglich behandelten, für gewisse Steuern auch in nachchristlicher (römischer) Zeit, besaßen die Geldsteuerpächter ein Girokonto bei der Staatskasse; auf Antrag des Pächters wurden die Steuersummen von Zeit zu Zeit vom Girokonto des Pächters abgeschrieben und dem in Betracht kommenden Etatstitelkonto des Staates gutgeschrieben. Die Einzahlung der Steuern durch die Steuerzahler geschah in solchen Fällen gewöhnlich unmittelbar an die Staatskasse, und zwar auf jenes Konto des Pächters. Da es nun Grundsatz war, daß die Staatskasse, auch wenn es sich um das Konto des Steuerpächters handelte, keine Vereinnahmung und keine Verausgabung vornahm ohne schriftliche Kassenverfügung, so hatte der Steuerpächter in jedem Einzelfalle eine Einnahmekassenverfügung an die Staatskasse auszuschreiben. So lautet z. B. Pap. Hibeh I 70a vom Jahre 228 v. Chr.: »Zoilos an Kleitarchos, Gruß zuvor. Vereinnahme von Zoilos, dem Sohne des Ptolemaios, für 20 Morgen Acker, die er von Bion zum Preise von 200 Drachmen gekauft hat, 10 Drachmen.« Der erste Zoilos ist der Steuerpächter, Kleitarchos ist der Direktor der Staatskasse, der zweite Zoilos ist der Steuerzahler. Über den Empfang des angewiesenen Steuerbetrags stellte die Staatskasse dem Steuerzahler eine Quittung aus, die z. B. in der Berliner Urkunde 995 lautet: »Im Jahre 10, am 22. des Monats Phaophi. Eingezahlt hat Naomsesis an die Staatskasse zu Pathyris, zu Händen des Direktors Patseus, auf das Privatgiro-

konto des Pächters an Wertumsatzsteuer in Höhe des Zehnten x Drachmen« usw.

Wie die Kornsteuererheber, so unterhielten auch die Geldsteuererheber einen Fernverkehr, um durch Vermittlung ihrer Amtsgenossen in Fernorten Steuerbeträge einzuziehen; die gegenseitige Verrechnung der Fernbeträge geschah durch die Privatbanken im Girowege. Private Fernzahlungen wurden in der nämlichen Weise abgewickelt. Die Formen, unter denen sich die Abrechnung vollzog, waren im großen und ganzen die gleichen, wie sie für den Kornfernverkehr geschildert worden sind.

Als die Privatbanken nach der römischen Besetzung anfingen, ihre regere Tätigkeit zu entfalten und viel lebhafter als früher in persönlichen Verkehr mit ihren Girokunden zu treten, mögen die Girokunden, wenn sie einmal auf der Bank anwesend waren, um Giroanweisungen zu schreiben oder Girozahlungen in Empfang zu nehmen, ganz von selbst oft den Wunsch geäußert haben, zumal wenn sie schlecht oder gar nicht mit der Feder umzugehen verstanden, daß die federgeübten Bankbeamten ihnen behilflich sein möchten, einen Handschein im Zusammenhange mit der Girozahlung aufzusetzen. Ein Handschein ist ein nichtnotarieller Vertrag. Die Bank kam dem Wunsche nach, und aus der gelegentlichen Gefälligkeit entstand allmählich eine gewohnheitsmäßige Tätigkeit, die von der Bank nebenher ausgeübt wurde. Diese Nebenbeschäftigung in frührömischer Zeit bildet den Keim, der in Verbindung mit der allmählich sich erweiternden Form der selbständigen Girobankbescheinigungen (siehe S. 557) eine regelrechte und öffentlich anerkannte notarielle Tätigkeit der Girobanken zur Entwicklung brachte. Die Girobanken erhielten das Recht, gleich den öffentlichen Notaren Verträge jedweder Art mit öffentlich-rechtlicher Wirkung zu errichten. Eine Beschränkung bestand für die Banken nur insofern, als die Partner, zwischen denen der Vertrag geschlossen wurde, oder mindestens der eine dieser Partner, Girokunden der zuständigen Bank sein mußten; auch mußte der errichtete Vertrag mit einer Girozahlung in Verbindung stehen. Diese vor den Girobanken errichteten Verträge heißen Girobankverträge. Da die Abschließung eines Girobankvertrags an Stelle eines gewöhnlichen Notariatsvertrags vielfach bequemer war, machten die Partner öfter eine Girozahlung zu einem geringen Betrage künstlich zurecht, um, selbst wenn mit dem Vertrag eine Zahlung an sich nicht verknüpft war, das Recht zu erhalten, einen Girobankvertrag abzuschließen. In Hinsicht der zu beobachtenden Formen waren die Girobanken an die nämlichen Gesetze und Verwaltungsvorschriften gebunden wie die öffentlichen Notare.

Die Form der Girobankverträge weicht in den einzelnen Gauen etwas voneinander ab, doch ist der Kern überall der gleiche; dieser Kern geht auf die den Bankbescheinigungen eigentümliche Formel: »A zahlt an B und B empfängt von A x Drachmen« zurück und lautet daher z. B. bei einem Kaufvertrage: »A zahlt an B, und B verkauft an A den und den Gegenstand.« Der Leipziger Papyrus Nr. 3 vom Jahre 256 n. Chr. ist ein solcher Girobankvertrag; er lautet im Auszuge: »Im Jahre 4 der Imperatores Caesares Publius Licinnius Valerianus und Publius Licinnius Valerianus Gallienus usw., am 26. des Monats Choiak. Girobankvertrag, errichtet vor der Bank in Hermupolis. Aurelia Tesneus, Tochter des Achilleus, usw. zahlt an Aurelia Artemidora, Tochter des Polydeukes, usw., und diese hat an jene verkauft das ihr ungeteilt gehörende Haus nebst Hofraum usw. Der gegenseitig vereinbarte Kaufpreis beträgt 500 Silberdrachmen. Diesen Kaufpreis hat sie hier an Ort und Stelle (d. i. auf der Bank) von der Käuferin empfangen

im Girowege auf Grund des vorliegenden Girobankvertrags. Damit soll nunmehr das Eigentumsrecht und das Besitzrecht des verkauften Hauses und Hofes auf die Käuferin übergehen usw. Ich, Aurelius Demetrios, Bankprokurist, bescheinige hierdurch die Richtigkeit« (d. i. die Richtigkeit des Auszugs aus den beiden Girokontobüchern). Hierauf folgt noch die eigenhändige Unterschrift der beiden Vertragspartner.

---

## Das Internationale Bureau des Welttelegraphenvereins im Jahre 1909.*)

In der Einrichtung des Internationalen Bureaus des Welttelegraphenvereins und in seinem ständigen Personal ist im Laufe des Jahres 1909 keine Änderung eingetreten. Infolge Zunahme der Dienstgeschäfte ist seit Oktober 1909 eine Hilfskraft herangezogen worden, die seit dem 1. Januar 1910 als Kommis endgültig eingestellt und zu dem ständigen Personal hinzugetreten ist.

Im Bestande des Welttelegraphenvereins als solchem sind im Laufe des Jahres 1909 ebenfalls keine wesentlichen Änderungen vorgekommen.

Vom Internationalen Bureau sind im Jahre 1909 5363 Schriftstücke bearbeitet worden; darunter befanden sich 16 Rundschreiben und 426 allgemeine, für sämtliche Verwaltungen bestimmte Mitteilungen (davon 412 in Form von Telegrammen). Gegen das Jahr 1908 bedeutet dies eine Zunahme um 1058 Schriftstücke. Diese Geschäftsteigerung ist im wesentlichen durch den außergewöhnlichen Schriftwechsel veranlaßt worden, den die Ausführung der Lissaboner Beschlüsse und die Ausarbeitung eines neuen Verzeichnisses der Telegraphenanstalten verursachten. So betrafen 655 Schriftstücke Tariffragen, 395 die Internationale Telegraphenkonferenz in Lissabon, 424 die Dokumente dieser Konferenz, 1249 das Verzeichnis der Telegraphenanstalten und das der Kabel sowie Mitteilungen über den Betrieb, 981 Leitungs-Unterbrechungen und Wiederherstellungen usw.

Die allgemeine Telegraphen- und Fernsprechstatistik für 1907 ist in zwei besonderen Heften (das eine für Telegraphie, das andere für den Fernsprechverkehr) zusammengestellt worden, nachdem sie schon vorher in der Vereinszeitschrift veröffentlicht worden war.

Die Vereinszeitschrift, das Journal telegraphique, erscheint nur in französischer Sprache. Der neue (41.) Jahrgang ist in einer Auflage von 2150 (150 mehr als im Jahre 1908) hergestellt worden. Die Zahl der Pflicht- und Tauschexemplare betrug 785; gegen Bezahlung wurden 767 Stück an die Telegraphenverwaltungen und 193 an die Telegraphengesellschaften abgegeben. Recht niedrig ist die Zahl der Privatbezieher: 177 (gegen 184 im Jahre 1908); auf welche Länder diese entfallen, ist aus dem Jahresberichte nicht ersichtlich. Die Herstellungskosten der Zeitschrift stellten sich auf 8113 frcs (gegen 9577 frcs im Jahre 1908), die Einnahmen betrugen 6195 frcs (gegen 5719 frcs im Jahre vorher), so daß aus den allgemeinen Mitteln des Bureaus ein Zuschuß von 1918 frcs (gegen 3858 frcs im Jahre 1908) zu leisten war.

*) Vgl. Archiv 1909, S. 359 ff.

Wie schon erwähnt, ist im Jahre 1909 die seit Mai 1908 in Arbeit befindliche neue (12.) Ausgabe des amtlichen Verzeichnisses der Telegraphenanstalten erschienen; sie wurde Ende November 1909 an die Besteller versandt. Das Verzeichnis, das im Jahre 1899 nur 573 Seiten mit 111 000 Telegraphenanstalten umfaßte, ist jetzt auf 910 Seiten mit 166 000 Anstalten angewachsen. Die neue Auflage ist in 70 035 Exemplaren hergestellt worden, von denen 63 000 im voraus von den Verwaltungen und Gesellschaften bestellt waren. Das Vorwort über die Anlage und Benutzung des Verzeichnisses und die Bedeutung der Abkürzungen ist in sechs verschiedenen Sprachen, je nach der Bestellung der Verwaltungen, nämlich deutsch, englisch, französisch, italienisch, spanisch und ungarisch, verfaßt. Zu einer beschränkten Anzahl von Exemplaren (4235) ist besonders starkes Papier verwendet worden. Das von der Druckerei gebrauchte Papier bildete allein die Ladung von 20 Eisenbahnwagen. Die Versendung der Verzeichnisse erfolgte außer in einer Anzahl Postpakete in mehr als 1000 Kisten mit der Bahn. Für die Herstellung des Verzeichnisses sind allein im Jahre 1909 312 710 frcs ausgegeben worden. Der Verkaufspreis wurde auf 4 frcs 40 cts für das geheftete Exemplar in gewöhnlichem Papier und auf 5 frcs 40 cts für das in starkem Papier festgesetzt. Gleichzeitig mit dem Verzeichnis ist ein Ergänzungsheft ausgegeben worden, das alle während des Druckes eingetretenen Änderungen enthält. Die Neuausgabe des »Verzeichnisses der Kabel«, die ebenfalls im Jahre 1909 erscheinen sollte, hat bis Ende des Jahres nicht fertiggestellt werden können und ist auf das Jahr 1910 verschoben worden. Dagegen ist im Jahre 1909 die schon für 1908 geplant gewesene Neuausgabe der »Karte der Telegraphenverbindungen des außereuropäischen Vorschriftenbereichs«, die zuletzt 1902 hergestellt worden war, erschienen. Der Preis beträgt 3 frcs für das Exemplar. Sie ist in 2550 Exemplaren aufgelegt worden, von denen 677 unentgeltlich verteilt und 1574 verkauft worden sind.

Über den Ausbau und die Weiterentwicklung des allgemeinen Telegraphennetzes sind dem Internationalen Bureau im Jahre 1909 folgende Mitteilungen von Bedeutung zugegangen. Von der spanischen Telegraphenverwaltung sind nachbezeichnete Kabel neu gelegt worden: Cadix–Santa Cruz de Tenerife, Garacsico–Santa Cruz de la Palma, Port Hierro (Hierro)–San Sebastian (Gomera), San Sebastian (Gomera)–Tejita (Tenerife), Santa Cruz de Tenerife–Las Palmas, Las Palmas–Puerto Cabras (Fuerteventura), Puerto Cabras–Arrecife. Diese Kabel haben eine Länge von 2193 km. Die marokkanische Regierung hat durch drahtlose Telegraphie Verbindungen zwischen Tanger, Rabat, Casablanca und Mogador hergestellt, die nicht als funkentelegraphische Anlagen im eigentlichen Sinne, sondern als gewöhnliche Ausdehnung des allgemeinen Telegraphennetzes zu betrachten sind. Die Abteilung »Indo-European Telegraph« der indischen Regierung hat eine Überlandlinie zwischen Teheran und Karachi über Kerman, Bam, Robat und Panjgur gebaut. Hierdurch ist eine unmittelbare Telegrammübermittlung (mit dem Wheatstoneapparat) von London über Teheran hinaus nach Karachi auf eine Entfernung von rund 8500 km ermöglicht worden. Die Landlinien der Halbinsel Malacca sind jetzt an Singapore angeschlossen. Die Regierung des Australischen Staatenbundes hat zwei neue, 691 km lange Kabel zwischen Victoria und Tasmanien legen lassen und am 1. Mai 1909 in Betrieb genommen als Ersatz für die bald darauf gehobenen beiden Kabel der Gesellschaft Eastern Extension Australasia and China Telegraph. Ein für gemeinsame chinesisch-japanische Rechnung gelegtes Kabel zwischen Dairen (Dalny) und Tschifu ist am 20. Juli 1909 für den internationalen Dienst geöffnet worden. Die Deutsch-Südamerikanische Telegraphengesellschaft (Sitz Cöln) hat am 26. August 1909 die Teilstrecke

Borkum-Teneriffa des neuen, Deutschland mit Brasilien verbindenden Kabels dem Betrieb übergeben. Ein der persischen Regierung gehörendes Kabel ist zwischen der Insel Henjam (Persischer Meerbusen) und Bender Abbas gelegt worden.

Der Stand des Pensions- und Unterstützungsfonds, der im Jahre 1908 durch außerordentliche Zuführung des an der Haushaltsumme des Internationalen Bureaus von 100 000 frcs (jährlich) ersparten Betrags von 16 435 frcs auf 60 009 frcs gebracht worden war, hat sich im Jahre 1909 wieder wesentlich verschlechtert. Da das Bureau in diesem Jahre keine Ersparnisse hat erzielen können, so sind dem Fonds 1860 frcs Zinsen zugeflossen, während an Ruhegehalt daraus 7875 frcs gezahlt werden mußten. Der Fonds ist daher auf 53 994 frcs zurückgegangen. Nach den Beschlüssen der Internationalen Telegraphenkonferenz in Lissabon gilt das Verfahren, die Ersparnisse des Bureaus dem Fonds zuzuwenden, nur noch für die Jahre 1910 und 1911. Da es unsicher ist, ob in den beiden Jahren sich Überschüsse in nennenswerter Höhe werden erzielen lassen, wird wohl auf andere Auskunftsmittel gesonnen werden müssen, soll der Fonds nicht in wenigen Jahren erschöpft sein.

In Durchführung des Beschlusses der Internationalen Telegraphenkonferenz in Lissabon, in Bern zur Erinnerung an das fünfzigjährige Bestehen des Telegraphenvereins im Jahre 1915 ein Denkmal zu errichten, hat der schweizerische Bundesrat aus namhaften Sachverständigen europäischer Länder (aus Deutschland Professor Peter Breuer in Berlin) ein Preisgericht gebildet, das erstmalig am 7. und 8. Oktober 1909 in Bern zusammengetreten ist und das allgemeine Programm entworfen hat. Dieses Programm, das die Billigung des schweizerischen Bundesrats gefunden hat, setzt folgende Punkte fest. Das Denkmal muß die Gründung des Welttelegraphenvereins klar zum Ausdruck bringen; es soll auf dem Helvetiaplatz (am Südende der die Altstadt mit dem Kirchenfeldviertel verbindenden neuen Brücke) errichtet werden. An dem Wettbewerbe können Künstler aus der ganzen Welt teilnehmen. Die Entwürfe müssen am 15. August 1910 in Bern vorliegen. Dem Preisgerichte werden für Preise 20 000 frcs zur Verfügung gestellt; der erste Preis darf 8000 frcs erreichen. Dem Künstler, dem die Ausführung des Denkmals übertragen wird, darf ein Preis nicht zuerkannt werden. Die Kosten für das Denkmal sollen 170 000 frcs nicht übersteigen. Das Preisgericht ist am 1. September 1910 zusammengetreten, um die Entwürfe zu begutachten. Wie für 1908, so ist auch für 1909 wieder ein Betrag von 25 000 frcs an das schweizerische Finanzdepartement zur Bildung des Denkmalsfonds abgeführt worden. Aus dem Fonds sind bisher 11 443 frcs für Drucksachen, Entschädigungen an die Mitglieder des Preisgerichts usw. verausgabt worden. Da anderseits 591 frcs Zinsen aufgelaufen sind, so betrug der Fonds Ende 1909 noch 39 148 frcs.

Die Ausgaben des Internationalen Bureaus stellten sich im Jahre 1909 auf insgesamt 461 812 frcs, einschließlich der dem Denkmalsfonds zugeführten Summe von 25 000 frcs, der durch die Lissaboner Konferenz verursachten besonderen Kosten von 21 994 frcs und der Herstellungskosten des amtlichen Verzeichnisses der Telegraphenanstalten von 312 710 frcs. Die eigentlichen Betriebsausgaben betrugen sonach 102 108 frcs. Davon entfielen auf die Gehälter und die Beiträge zu den für die Witwen- und Waisenversorgung abzuschließenden Lebensversicherungen 72 488 frcs, auf Miete für die Diensträume 3750 frcs, auf Druckkosten und Honorare für die Vereinszeitschrift 8113 frcs, auf andere Drucksachen 12 782 frcs usw. Diesen Ausgaben standen Einnahmen für verkaufte Drucksachen, für bezogene Exemplare der Ver-

einszeitschrift usw. in Höhe von 316 282 frcs gegenüber, so daß noch 145 530 frcs von den Vereinsverwaltungen zu decken waren. Die Zahl der Beitragseinheiten zu diesen Kosten stellte sich für das Jahr 1909 auf 630, der Betrag der Einheit sonach auf 231 frcs. Der Beitrag Deutschlands, das der 1. Beitragsklasse mit 25 Einheiten angehört, bezifferte sich demnach für 1909 auf $25 \cdot 231 = 5775$ frcs.

Für die funkentelegraphische Abteilung hat das Internationale Bureau wieder einen besonderen Jahresbericht ausgearbeitet. Die Zahl der Staaten, die dem Berliner Funkentelegraphenvertrage beigetreten sind, hat sich von 28 auf 33 erhöht; neu hinzugekommen sind der Australische Staatenbund, die Capkolonie, Britisch-Indien, Natal und Transvaal. Österreich, Persien, Portugal, Rußland und Ungarn haben im Laufe des Jahres den Vertrag mit der Ausführungs-Übereinkunft und das Schlußprotokoll, Österreich, Rußland und Ungarn auch das Zusatzabkommen ratifiziert. Die Telegraphenverwaltungen von Argentinien, Chile, Frankreich, Italien und Uruguay, deren Regierungen den Vertrag bis Ende 1909 noch nicht ratifiziert hatten, haben dem Internationalen Bureau bereits mitgeteilt, welcher Klasse zur Tragung der Unterhaltungskosten des Bureaus sie im Falle der Bestätigung des Vertrags durch ihre Regierungen anzugehören wünschen; dagegen haben sich die Vereinigten Staaten von Amerika, Griechenland und Persien, obwohl sie den Vertrag unterzeichnet haben, über diesen Punkt bisher nicht ausgesprochen.

Die Zahl der Funkentelegraphenstationen, deren Eröffnung dem Bureau bis Ende 1909 mitgeteilt worden war, betrug 755 (gegen 508 Ende 1908), davon 136 Küstenstationen und 619 Bordstationen (gegen 92 und 416 Ende des vorhergehenden Jahres). Von den Küstenstationen waren 73 für den öffentlichen, 27 für den amtlichen, 2 für den privaten und 9 für einen besonderen Telegrammaustausch bestimmt, während 25 nur zur Aufnahme und Abgabe von Notsignalen ermächtigt waren. Von den Bordstationen dienten 234 dem öffentlichen, 372 dem amtlichen, 3 dem privaten und 9 einem besonderen Telegrammaustausch und 1 funkentelegraphischen Versuchen. Nach ihrer Staatszugehörigkeit verteilten sich die Stationen wie folgt: Deutschland 15 Küsten- und 158 Bordstationen, Österreich und Ungarn 3 und 20, Belgien 1 und 10, Brasilien 8 und 16, Chile 3 und 7, Dänemark 7 und 14, Großbritannien 42 und 286, Italien 23 und 15, Japan 5 und 10, Mexico 4 und 0, Niederlande 3 und 31, Norwegen 4 und 13, Rumänien 1 und 5, Rußland 13 und 2, Schweden 0 und 27, Spanien 2 und 5, Uruguay 2 und 0.

Das funkentelegraphische Bureau hat im Jahre 1909 937 Schriftstücke bearbeitet, 544 mehr als im Jahre vorher; darunter befanden sich 6 Rundschreiben und 8 allgemeine, für alle Vereinsverwaltungen bestimmte sonstige Mitteilungen. Das amtliche Verzeichnis der Funkentelegraphenstationen ist Ende August 1909 erschienen, und zwar in einer französischen und in einer deutschen Ausgabe. Das Verzeichnis umfaßt außer einem Vorworte von 16 Seiten 83 (die deutsche Ausgabe 85) Seiten und ist in einer Auflage von 25 200 Exemplaren (davon 13 000 der französischen und 12 200 der deutschen Ausgabe) hergestellt worden. Zu dem Verzeichnisse sind im Laufe des Jahres drei Nachträge veröffentlicht worden. Der Preis des Verzeichnisses beträgt 80 cts, der jedes Nachtrags für die Vereinsverwaltungen 5 cts; Privatbezieher können die Nachträge gegen einen Jahresbetrag von 2 frcs als Drucksache fortlaufend beziehen. Von dem Verzeichnisse waren bis Ende 1909 11 526 Exemplare abgesetzt, so daß ein Bestand von 674 Stück verblieb. Von den Dokumenten der Berliner Konferenz von 1906 und den Abzügen

des Berliner Vertrags, die die deutsche Telegraphenverwaltung hergestellt und dem Internationalen Bureau überwiesen hatte, sind im Laufe des Jahres 5 und 58 Stück verkauft worden; auf Lager sind davon 164 und 88 Exemplare geblieben. Eine besondere Vereinszeitschrift besteht nicht; das Journal télégraphique dient zugleich auch den Zwecken des funkentelegraphischen Bureaus.

Die Ausgaben für Unterhaltung dieses Bureaus haben sich im Jahre 1909 auf 38 512 frcs belaufen, denen für verkaufte Drucksachen usw. 23 479 frcs Einnahmen gegenüberstanden. Von den Vereinsverwaltungen war sonach ein Betrag von 15 033 frcs zu decken (gegen 10 778 frcs im Jahre 1908). Von den Ausgaben entfielen auf Gehälter usw. 12 880 frcs, auf Miete für die Diensträume 1000 frcs, auf Herstellung des amtlichen Verzeichnisses der Funkentelegraphenstationen 20 796 frcs, auf sonstige Drucksachen 1767 frcs usw. Nach Maßgabe der Zahl und der Klasseneinteilung der Vereinsverwaltungen ergaben sich für 1909 für die Deckung der Kosten des Bureaus 489 Beitragseinheiten. Auf jede Einheit entfiel aber nur ein Betrag von 25 frcs, da von den Verwaltungen, die dem Vereine seit 1907 angehören, bis Ende 1908 aber die Zahl der von ihnen zu übernehmenden Einheiten dem Bureau noch nicht mitgeteilt hatten, nachträglich für 1907 und 1908 2808 frcs zu tragen waren. Deutschland gehört zur ersten Beitragsklasse mit 25 Einheiten; sein Beitrag zu den Kosten des Bureaus stellte sich sonach auf 25 · 25 = 625 frcs.

---

## Entscheidung des Königlichen Oberlandesgerichts in Kiel über die Begriffe „Beförderung“ und „Bezahlung“ im Sinne des § 1 des Postgesetzes.

Das Königliche Oberlandesgericht in Kiel hat in einem Strafverfahren wegen Portohinterziehung am 26. Februar 1910 ein Urteil gefällt, dessen Begründung beachtenswerte Ausführungen über die Begriffe »Beförderung« und »Bezahlung« im Sinne des § 1 des Postgesetzes enthält. Dem Urteile liegt folgender Tatbestand zugrunde.

Der in E. wohnende Privatfuhrunternehmer P. beförderte auf Bestellung Warenpakete von H. nach E. Seine Auftraggeber in E. übergaben ihm die an Firmen in H. gerichteten Bestellschreiben teils offen, teils in verschlossenen, mit der Adresse der Firmen versehenen Umschlägen. Die Bestellzettel oder die Bestellbriefe wurden, sofern sie dem P. nicht persönlich ausgehändigt werden konnten, von den Auftraggebern in einen Briefkasten gelegt, den P. in seiner Wohnung angebracht hatte. Für die Beförderung jedes Pakets erhielt P. 20 Pf., eine besondere Bezahlung für die Übermittlung der Bestellschreiben wurde nicht geleistet.

Bei einer auf Veranlassung der Ober-Postdirektion in K. vorgenommenen Revision fand sich in dem Briefkasten des P. ein verschlossener, an die Firma K. in H. gerichteter Brief vor. Die vier Ecken des Briefumschlags waren in geringer Ausdehnung abgeschnitten, so daß der Inhalt des Briefes — ein Bestellschreiben — an den Ecken aus dem Briefumschlag etwas herausragte. P. öffnete im Beisein des Revisionsbeamten den Umschlag; das Bestellschreiben beförderte er später offen nach H. Als P. nach seiner Rückkehr von H. dem Auftraggeber M. in E. die bestellten Waren überbrachte, erhielt er von diesem für die Ausführung des Auftrags 20 Pf.



Die Ober-Postdirektion in K. erblickte in der Beförderung des Bestellschreibens nach H. einen Verstoß gegen § 1 des Postgesetzes und leitete gegen P. das Verwaltungstrafverfahren wegen Portohinterziehung ein. P. beantragte indes gerichtliche Entscheidung, so daß die Strafsache vor das Schöffengericht in E. kam. Vom Schöffengerichte wurde P. freigesprochen. Das Gericht nahm an, daß für die Beförderung des Bestellschreibens dem P. eine Bezahlung nicht geleistet worden sei, die Vergütung sich vielmehr nur auf die Beförderung der bestellten Waren von H. nach E. beziehe. Auf die von der Staatsanwaltschaft eingelegte Berufung wurde das erstinstanzliche Urteil von der dritten Strafkammer des Landgerichts in A. aufgehoben und P. wegen Portohinterziehung zu 3 Mark Geldstrafe oder 1 Tag Haft verurteilt. Das Berufungsgericht vertrat den Standpunkt, daß schon in der Annahme des Briefes durch P. eine Beförderung im Sinne des § 1 des Postgesetzes liege. Die Vergütung von 20 Pf. stelle ferner ein indirektes Entgelt für die Beförderung des Briefes dar, denn P. bringe die Bestellschreiben nur deshalb nach H., um die bestellten Waren von H. mit zurückzunehmen. Gegen dieses Urteil des Landgerichts in A. legte der Angeklagte Revision bei dem Oberlandesgericht in Kiel ein. In der Revisionsbegründung wurde zunächst bestritten, daß P. den fraglichen Brief zur Beförderung übernommen habe. Der Brief sei zwar in dem Briefkasten des P. gefunden worden, P. wäre aber in der Lage gewesen, die Beförderung des Briefes abzulehnen. Eine Entschließung darüber, ob er den Brief befördern wolle oder nicht, hätte P. zur Zeit der Auffindung des Briefes noch nicht getroffen gehabt. Tatsächlich habe er auch nicht den verschlossenen Brief, sondern das offene Bestellschreiben nach H. überbracht. Im weiteren wurde ausgeführt, daß die dem P. gewährte Vergütung lediglich eine Entschädigung für die Mühewaltung darstelle, die P. für die Beförderung des Pakets aufgewendet habe. Die Vergütung enthalte keine indirekte Bezahlung für die Überbringung des Bestellbriefs von E. nach H.

Die Revision wurde vom Oberlandesgericht in Kiel verworfen. Aus den Urteilsgründen heben wir folgendes hervor:

»Das Berufungsgericht hat die Voraussetzungen der §§ 1, 27 des Postgesetzes ohne Rechtsirrtum festgestellt.

1. Der Brief war verschlossen. Daß die vier Ecken in geringer Ausdehnung abgeschnitten waren, nimmt ihm die Eigenschaft nicht, denn man konnte nicht ohne Verletzung des Umschlags Einsicht von dem Inhalte nehmen.

2. Angeklagter hat die Beförderung des Briefes unternommen. Unter den Begriff der »Beförderung« fällt jede Manipulation von der Übergabe bzw. dem Einsammeln der Briefe bis zur Zustellung an den Adressaten. Der Brief ist in dem Briefkasten des Angeklagten gefunden worden, ohne daß festgestellt ist, daß der Angeklagte schon Kenntnis von ihm genommen hatte. Der Vorderrichter hat aber aus den Umständen entnommen, daß der Brief schon in eine solche Beziehung zum Angeklagten gelangt war, daß er die Beförderung des Briefes in seinen Vorsatz aufgenommen und die einleitenden Maßnahmen zur Beförderung getroffen hatte. Das angefochtene Urteil stellt fest, daß der Angeklagte Bestellungen in verschlossenen Kuverts auch sonst zu befördern pflegte; daß er die Absicht hatte, auch diesen Brief zu befördern, ist zwar nicht ausdrücklich festgestellt, nach den übrigen Ausführungen des Landgerichts ist aber nicht zu bezweifeln, daß der Vorderrichter dies angenommen hat. Der Angeklagte bestreitet das auch gar nicht. Wenn er aber in dieser Absicht den Briefkasten aufstellte, ohne



die Ablage verschlossener Schreiben durch ein Plakat o. dgl. zu verhindern, so sammelte er auch diesen Brief, mochte er ihn auch nicht gesehen haben.

Als Bezahlung im Sinne des Gesetzes hat nicht nur die speziell für die Beförderung des Briefes erfolgte Zahlung einer Geldsumme, sondern jedes Geschäft zu gelten, durch welches, gleichviel in welcher juristischen Form, ein Ergebnis herbeigeführt wird, welches nach seinen praktischen Zielen und nach seiner wirtschaftlichen Bedeutung als Bezahlung zu gelten hat. Mag im vorliegenden Falle ein Geldbetrag auch lediglich für den Transport der Pakete, unabhängig von der daneben erfolgten Beförderung von Bestellungen gewährt worden sein, so ist für diese ein Entgelt doch in der Summe der geschäftlichen Vorteile zu erblicken, die dem Angeklagten durch die Beförderung erwuchsen. Wenn er Bestellungen in der vom Auftraggeber gewünschten geschlossenen Form beförderte, tat er dies, um seinen Kundenkreis zu befestigen und zu erweitern und erhielt in dieser Form seine Bezahlung.

Danach war die Verurteilung des Angeklagten auf Grund des § 27 des Postgesetzes gerechtfertigt und seine Revision daher zu verwerfen.«

---

# LITERATUR.

## Literaturnachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichs-Postamts.

(Juni bis August 1910.)

### A. Liste der Zeitschriften.

Enthalten im Archiv 1910, S. 18ff.

### B. Literaturnachweis.*)

#### I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

**Allgemeines.** Erweiterung der Befugnisse der Postverwaltungen in Österreich und Portugal, Kartenausgabe für die Hoftheater, Annahme von Zeitungsinseraten, Auskunfterteilung über Ortsverhältnisse, Ausgabe von Staatspapieren durch die Postsparkasse usw. **14.** Jahrg. VI 62, **62.** Nr. 1011 S. 2, **53.** 292.
- — Hygiene, Beamtenhygiene, von Scholta **58.** 376.
- — Internationale Postbeamtenkonferenz, internationaler Verband der Post- und Telegraphenbeamten, von französischen Postvereinen angeregt **53.** 315, **57.** 222.
- — Kolonien, das Verkehrswesen in den deutschen Kolonien **53.** 335.
- — Prisen, die Frage der Zerstörung neutraler Prisen und ihre Erörterung auf der Haager und der Londoner Konferenz, von Dr. Trautmann, Vizekonsul **6.** Bd. XXVI 513.
- — »Schwager« und »Postschwede«, Ursprung der Bezeichnungen . . . **53.** 375.
- — Die Stellung des Staatsoberhaupts im Staatsdienst, von Dr. Mathis **6.** Bd. XXVI 563.
- — Technik und Verkehr **6a.** 237.
- — Vergleichende Betrachtungen über Personal- und Dienstverhältnisse bei verschiedenen ausländischen Verwaltungen **21.** 816.

*) Die fettgedruckten Zahlen bezeichnen die Zeitschriften in der Liste unter A, die nebenstehenden Zahlen die Seiten.

**Deutschland.** Über die Ansprüche des Beamten bei Unfällen, von Dr. Görres, Rechtsanwalt und Notar **75.** 137.
— Arbeitslohn, Fortgewährung des . . . bei unverschuldeter Verhinderung **53.** 408.
— Arbeitszeit, englische . . . **14.** Jahrg. VI 54, **21.** 1007.
— Aushelfer, Begrenzung der amtlichen Eigenschaft eines Postaushelfers **60.** Beil. Nr. 2136.
— Baubeamte, Runderlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 9. Mai 1910, betr. die Entlastung der Baubeamten der Staatshochbauverwaltung **89.** 293, **44.** 186.
— Baugenossenschaften, Beamten-Baugenossenschaften, Geldbeschaffung für die . . . **52.** 207
— Baugenossenschaften, Zinserhöhung für Hypotheken **13.** 425. 458. 506. 508. 525, **15.** 228, **87.** Jahrg. VIII 229. 248, **52.** 226. 253, **4.** 429, **63.** 344.
— Bauverwaltung, Ministerialverfügung vom 18. März 1910, betr. das Kassen- und Rechnungswesen bei den Bauausführungen der Staatshochbauverwaltung **50.** 119.
— Die Beamtenorganisation in ihren Beziehungen zum Staat und zum Volksganzen, Vortrag des Ober-Postassistenten Winters **21.** 845.
— Behördliche Bescheide, Klagen über langsame Erledigung usw. **36.** 754.
— Beschwerden, Androhung von Beschwerden an die vorgesetzte Behörde Beamten gegenüber strafbar **21.** 916.
— Betriebsunfall eines Reichspostbeamten, Pensionierung auf Grund des Reichsunfallfürsorgegesetzes vom 18. Juni 1901,. Anspruch auf Ersatz eines weitergehenden Schadens gegen die Betriebsverwaltung eines Bundesstaats als Urheberin des Unfalls versagt **14.** Jahrg. VI 75.
— Das Binde-s in der A. D. A. **24.** 359.
— Fürst Bismarck und das Reichspostressort, von H. von Poschinger **3.** 472.
— Die Bodenreform und ihre Bedeutung für die Beamten, Vortrag des Postsekretärs Lubahn **21.** 1015.
— Diensteinkommen bei Krankheit, Beurlaubung und bei militärischen Dienstleistungen **53.** 275.
— Dienstwohnungen, Ministerialverfügung vom 16. April 1910, betr. die Herrichtung und Ausstattung der Dienstwohnungen (namentlich beim Wechsel in der Besetzung der Stellen) **50.** 115, **53.** 400.
— Dienstzeugnis, für den Anspruch auf Erteilung eines . . . ist der Rechtsweg nicht zulässig **52.** 230.
— Die Eilboten-Institute (Messenger Boys) und die Post, Postgesetz usw. **14.** Jahrg. VI 97, **21.** 961. 1076. 1122, **35.** Jahrg. XVII 663. 671.
— Erkältung, eine im Dienste zugezogene Erkältung ist kein Betriebsunfall, Entscheidung des Reichsgerichts **21.** 1122.
— Etat oder Bilanz? **30.** 402.
— Die Finanzen des Reichs und der deutschen Bundesstaaten **66.** Heft II 1.
— Gehaltszulagen, Rechtsanspruch usw. auf . . . **53.** 410.
— Gemeindesteuern, Grund- und Gebäudesteuern des reichseigenen Grundbesitzes in Preußen **6a.** 227.
— Gemeindesteuerpflicht der Besoldungsnachzahlungen, von Dr. Loeblich, Reg.-Assessor **52.** 296, **53.** 375.
— Einiges über Geschäftsgang und Kanzleistil **88.** 857.
— Grundsätze für die Bemessung des Gehalts beim Übertritt von Beamten aus einer etatsmäßigen Stelle der Bundesstaaten in eine etatsmäßige Stelle des Reichsdienstes **8.** 192, **47.** 237.
— Haftpflicht des Reichs, des Staates und der Gemeinde für ihre Beamten **75.** 105.
— Haftung, Gesetz über die Haftung des Reichs für seine Beamten **14.** Jahrg. VI 104, **57.** 278.
— Haftung, subsidiäre . . . ., Heranziehung des in erster Linie haftenden Dritter. vor Inanspruchnahme eines Beamten wegen Versehens im Dienste **60.** 418.
— Die Kaiser-Wilhelm-Stiftung für die Angehörigen der deutschen Reichs-, Post- und Telegraphenverwaltung **53.** 347.
— Kaufmännischer Betrieb bei den Staatsbehörden **53.** 323.
— Das Kolonialbeamtengesetz **14.** Jahrg. VI 73. 88. 106, **27.** 587, **21.** 1070.
— Kolonialbeamtenrecht, deutsches . . . **83.** 486.
— Konsumvereine, Bewegung gegen die . . ., besonders gegen solche der Reichs- und Staatsbeamten **52.** 189. 253. 294, **53.** 422.
— Krankenkasse des Verbandes mittlerer Reichs-, Post- und Telegraphenbeamten **21.** 749. 782. 814. 987.
— **Krankheiten, Beiträge zu den Krankheiten der Postbeamten 21.** 991.

**Deutschland.** Kündigungsrecht der Beamten **53.** 304.
— Markenverkäufer bei der Reichspostverwaltung, Kioske **84.** 143.
— Mehrkosten einer günstiger gelegenen Wohnung fallen unter die »Kosten des Heilverfahrens« im Sinne der Beamtenfürsorgegesetze, sofern der Gesundheitszustand des Verletzten die Wahl einer besseren Wohnung notwendig macht **60.** Beil. Nr. 2107, **75.** 140.
— Militäranwärter, einiges über Stellenanwärter **14.** Jahrg. VI 54.
— Die mittleren Postbeamten im öffentlichen Leben **21.** 1119.
— Oberassistenten. Das Gutachten des Wirkl. Geh. Ober-Postrats Dr. Spilling über die Rechtsverhältnisse der Ober-Post- und Telegraphenassistenten **57.** 267.
— Zur Oberassistentenfrage **21.** 981. 1013. 1037.
— Oberrechnungskammer, die Tätigkeit der . . . **52.** 219.
— Ordnungstrafen **14.** Jahrg. VI 69.
— Papier, Ministerialverfügung vom 15. April 1910, betr. Beschaffung und Prüfung von Papier zu amtlichen Zwecken **50.** 114.
— Personalverhältnisse bei der Reichspost **75.** 129.
— Postagenten der Reichs-Postverwaltung, von Schikorowski, Ober-Postpraktikant **84.** 182.
— Postbeirat **35.** Jahrg. XVII 605, **14.** Jahrg. VI 92, **57.** 222.
— Postlehrlinge, Einstellung von der Reichs-, Post- und Telegraphenverwaltung beabsichtigt **21.** 751.
— Postmuseum, die Luftschiffahrt-Abteilung im . . ., von Bettac, Ober-Postinspektor **24.** 303. 315. 326, **53.** 348.
— Postverwalter, alleinstehende . . ., Vertretung durch Unterbeamte **53.** 275.
— Radfahrkarten als Ausweispapiere **53.** 291.
— Der Rechnungshof des Deutschen Reichs und das neue Reichskontrollgesetz **52.** 188, **53.** 288.
— Rechte und Pflichten des deutschen Beamtentums **53.** 300.
— Reichsbeamtengesetz, Auslegung des § 23 des . . ., betr. die Versetzung in ein Amt mit nicht geringerem Range und Diensteinkommen **14.** Jahrg. VI 113.
— Ein Reichsschatz für nationale Not **34.** II. Viertelj. 610.
— Reichsverfassung, Wandlungen der . . ., von Bornhak **6.** Bd. XXVI 373.
— Die Reichsversicherungsordnung, von Dr. Wagner **39.** Bd. XXXIX 721.
— Reichsversicherungsordnung, die Mitwirkung der Post in der . . . **21.** 985.
— Reisekosten, Neuregelung der Reisekostenentschädigungen der Reichsbeamten **24.** 339, **47.** 233, **91.** 416, **53.** 407.
— Reisekosten, das neue Gesetz über die . . . der Staatsbeamten **52.** 228, **14.** Jahrg. VI 118.
— Revision der Verkehrsanstalten **21.** 817.
— Richtigkeitsbescheinigung, Ministerialverfügung vom 19. April 1910, betr. die Richtigkeitsbescheinigungen unter den Kostenrechnungen **50.** 116, **49.** 159.
— Ruhegehalt eines im Dienst verunglückten Beamten eine Unfallfürsorgeleistung **60.** Beil. Nr. 2108.
— Schnurrbart, Tragen eines Schnurrbarts vom Generalpostmeister Nagler verboten **53.** 386.
— Stempelgesetz, allgemeine Verfügung vom 8. Juli 1910, betr. die Ausführung der Tarifnummer 11 (Grundstücksübertragungen) des Reichsstempelgesetzes vom 15. Juli 1909 **44.** 278, **13.** 608.
— Steuern, Einziehung der . . . durch die Post **14.** Jahrg. VI 60
— Steuervorrechte von Beamten und deren Angehörigen **53.** 326, **52.** 229. 230, **57** 222.
— Strafrecht, die Reform des . . ., von Meyer, Oberlandesgerichtsrat **3.** 321.
— Studium, das akademische . . . der Anwärter für die höhere Laufbahn im Reichs-Postdienst **52.** 193.
— Subalternbeamter, Beseitigung der Bezeichnung . . . **52.** 230.
— Submissionen, zur Umgestaltung des Submissionswesens **16.** 525.
— Töchterhort, die Stiftung . . . im Jahre 1909 **53.** 276. 287, **6a.** 317.
— Tuberkulose, ein Bundesgenosse im Kampfe gegen die . . . **21.** 784, **15.** 239, **33.** 451.
— Umzugskosten der Beamten ohne Familie **53.** 311.
— Unfallpension, das Recht auf . . . steht dem im Dienste verletzten Beamten auch dann zu, wenn er nach dem Unfall wegen Verletzung seiner Dienstpflicht durch rechtskräftiges Urteil der Disziplinarbehörde aus dem Dienste entlassen worden oder seines Amtes verlustig gegangen ist **42.** Jahrg. XX 126, **5.** 1027.
— Unterrichtszeitung des Verbandes mittlerer Reichs-, Post- und Telegraphenbeamten und Stenographie **21.** 883.

**Deutschland.** Versicherungspflicht eines Aushelfers, Befreiung vorübergehender Dienstleistungen von der Versicherungspflicht **42.** Jahrg. XX 107. 146.
— Versicherungspflicht der zur informatorischen Beschäftigung bei Zivilbehörden kommandierten Militäranwärter **1.** 468.
— Verzeichnis der Reichsbeamten, Beamtenklassen **91.** 416.
— Weihnachts- und Neujahrsvergütung **21.** 986. 1046.
— Zeitungen, über den gegenwärtigen Stand der Frage der Sammlung der deutschen Zeitungen, Reichs-Zeitungsmuseum, von Dr. Kekule von Stradonitz **34.** II. Viertelj. 456.
— Zentralheizungsanlagen in staatlichen Gebäuden, Runderlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 27. Mai 1910, betr. Verminderung der Betriebskosten **89.** 317, **33.** 501, **50.** 196.
— Zeugen, Postbeamte als Zeugen und Sachverständige vor Gericht **53.** 288.
— Zugänge zu den Schaltern, Freihalten der . . . von Schnee und Eis, Verpflichtungen der Postverwaltung **60.** Beil. Nr. 1953.
— Bayern. Der Postetat im Landtage **14.** Jahrg. VI 87.
— Sachsen. Die sächsische Regierung und Beamtenausschüsse **52.** 298.
— Württemberg. Beamtenverhältnisse, dienstliche Führungsberichte **21.** 989.
— — Vergütungen an Beamte bei Dienstverrichtungen innerhalb ihrer Wohnorte **52.** 193, **53.** 291.
— — Wohlfahrtseinrichtungen der königlichen Verkehrsanstalten **5.** 993.
— — Wohnsitz, dienstlicher . . . ist nicht an die Innehabung einer Wohnung geknüpft **18.** 19. Spruchsamml. S. 184.
— — Die Zentralbibliothek der Verkehrsanstalten und die fachliche Weiterbildung der Verkehrsbeamten **75.** 138.

**Belgien.** Brüssel. Brand der Weltausstellung **24.** 361, **29.** 864.
— Das Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1908, von Klär, Ober-Postinspektor **6a.** 381.

**England.** Aus dem Bereiche der Postverwaltung im Rechnungsjahre 1908/09 und 1909/10 **6a.** 252, **24.** 295, **70.** 97.
— Post, Telegraph und Telephon im Unterhause **85.** 365.
— London. Unterirdische Postanstalten an der Untergrundbahn **53.** 375.

**Frankreich.** Beamtinnen, Annahmebedingungen für . . . **62.** Nr. 1014 S. 2.
— Eisenbahnerausstand, Verhalten der Postbediensteten **88.** 880.
— Soziale Gesetzgebung 1907—1910, Syndikate **7.** Bd. XXXI 102. 110.

**Österreich.** Postmeister, die neue Postmeister-Verordnung **84.** 153.

**Afrika.** Deutsch-Südwestafrika. Kaufvertrag zwischen dem Fiskus des Schutzgebiets und der Otawi Minen- und Eisenbahn-Gesellschaft, Verpflichtungen für die deutsche Reichs-, Post- und Telegraphenverwaltung **27.** 536.
— Natal. Der Postdienst im Jahre 1908 **70.** 106, **53.** 339.
— Sierra Leone. Handel und Verkehr, von Klär, Ober-Postinspektor **6a.** 244.
— Süd-Rhodesia Der Postdienst im Jahre 1908 **70.** 90.

**Amerika.** Argentinien. Eröffnung der internationalen Eisenbahn- und Verkehrsmittel-Ausstellung in Buenos Aires **29.** 681.
— Vereinigte Staaten. Das Postwesen im Jahre 1908/09 **24.** 253. 263.

**Asien.** China. Post und Telegraphen, Studienreisen chinesischer Beamten nach dem Ausland, Unzuverlässigkeit der chinesischen Postbeamten **54.** I. Hälfte 460, II. Hälfte 111. 114.
— Kiautschou. Urlaubsordnung für die Beamten des deutschen Schutzgebiets **47.** 16.
— Persien. Das Post- und Telegraphenwesen **84.** 183.

**Australien.** Das Bundes-Post- und Telegraphenwesen, von v. Hellrigl **84.** 132.

## II. Postwesen.

**Allgemeines.** Die außergewöhnliche Abholung von Postsendungen **57.** 257.
— Briefmarken, künstlerische Anforderungen an die . . . **14.** Jahrg. VI 108.
— Briefmarke, Hygiene der . . . **14.** Jahrg. VI 93.
— Drucksachen nach Ostasien, Beförderung über Sibirien von deutschen Handelskammern angeregt **35.** Jahrg. XVII 612.
— Elektrische Bahnen, Postbeförderung durch . . . in Amerika und Deutschland **82.** 428.
— Frankiermaschine zum Frankieren von Briefen **59.** Jahrg. XXI Beil. 142, **53.** 305, **84.** 143, **57.** 223, **14.** Jahrg. VI 126.
— Internationale Poststatistik, einiges aus der . . . **59.** Jahrg. XXI 591.
— Internationale Postwertzeichen-Ausstellung in Bern 1910 **24.** 343.

**Allgemeines.** Internationales Bureau des Weltpostvereins, Jahresbericht für 1909, von Schmidt, Ober-Postpraktikant **24.** 323, **6a.** 408.
— Kursbücher, von Klär, Ober-Postinspektor **14.** Jahrg. VI 100.
— Österreich-Ungarn-Deutschland, der Postvertrag zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland vom 7. Mai 1872 ist durch das Übereinkommen vom 15. Juni 1897 nicht aufgehoben, Erkenntnis des österreichischen Verwaltungsgerichtshofs vom 22. Februar 1909 **84.** 142.
— Porto im Weltpostverkehr **35.** Jahrg. XVII 572, **14.** Jahrg. VI 78.
— Die Postsparkassen des Auslands **21.** 1121.
— Postvereine, Porto für Wertbriefe usw. nach Luxemburg, Eingaben von deutschen Handelskammern **35.** Jahrg. XVII 644.
— Postwertzeichen, aus der Postwertzeichenkunde **57.** 184.
— Das Postwesen unter Napoleon I. **84.** 148.
— Die Reise im Postwagen Ende des 18. Jahrhunderts, von Dragoun, k. k. Postoberoffizial **84.** 147.
— Schiffahrtsubventionen **68.** Jahrg. XII 762, **36.** 729.
— Thurn und Taxis, postgeschichtliche Dokumente aus dem fürstlich Thurn und Taxisschen Archiv, 1504 bis 1866 (1909), von Dr. Rübsam, Archivrat **6a.** 261.

**Deutschland.** Abfertigungsübersichten für die Briefabfertigungen **21.** 1042.
— Ankunftstempel, Erfindung eines Handstempelapparats durch den Postmeister Drewitz in Tost **53.** 305, **57.** 223.
— Ankunftstempel, Wiedereinführung des . . . für Briefe von den Handelskammern beantragt **35.** Jahrg. XVII 699.
— Bahnhofsdienst, Gefährdung des Publikums durch die Postkarren, Haftpflicht der Verwaltung, gerichtliche Entscheidung **21.** 820.
— Berlin. Die Briefbeförderung in Berlin **24.** 349.
— Beschädigung, Begriff der . . . einer Postsendung **53.** 411.
— Briefgeheimnis, Ausnahmen von der Unverletzlichkeit des Briefgeheimnisses **57.** 182.
— Briefumschläge, Normalbriefumschläge, Verwendung im Bereiche der Verwaltung für Landwirtschaft, Domänen usw. angeordnet **49.** 137, **35.** Jahrg. XVII 572. 611, **52.** 261.
— Drucksachen usw., Beförderung unvorschriftsmäßiger Drucksachen, Warenproben und Geschäftspapiere, Eingaben der Kaufmannschaft **53.** 291, **24.** 317, **35.** Jahrg. XVII 645.
— Entwertungszeichen, gänzliche oder teilweise Entfernung des . . . bei Postwertzeichen, aus der Rechtsprechung **14.** Jahrg. VI 60.
— Der Expreßgutverkehr der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung, von Stein **84.** 187.
— Die Feldpost **84.** 151.
— Gliederung und Dienstverhältnis der Unterbedienungen bei der preußischen Postverwaltung, von Raab, Ober-Postpraktikant **6a.** 357. 391.
— Haftpflicht der Postbeamten Dritten gegenüber, Unterlassen der Eilbestellung eines Pakets, Schadensersatz im gerichtlichen Streitverfahren abgelehnt **57.** 260.
— Hamburg. Elektrische Briefsammelwagen, von Klein, Ober-Postpraktikant **6a.** 213.
— Die deutsche Kommunalbank, von Dr. Seidel, Geh. Regierungsrat **34.** III. Viertelj. 268.
— Literaturverzeichnis zur deutschen Postgeschichte, von Kiesskalt, Postsekretär **6a.** 386.
— Nebenbahnen, Berechnung der Gebühren für die Beförderung von Postsendungen auf . . . **57.** 202.
— Päckereidienst, Vereinfachung und Verbilligung des Postpäckereidienstes **24.** 293. 304. 325.
— Pakete, der Besitz der . . . geht schon mit der üblichen Niederlegung auf die Annahmetische in Gegenwart und mit Wissen der Postbeamten auf die Postverwaltung über **18.** 19. Spruchsamml. S. 110.
— Pakete, unzureichende Paketbeförderungsgebühren **57.** 274.
— Postanweisung, Abschnitt der . . . als Urkunde **60.** Beil. Nr. 2762.
— Postanweisungsverkehr, das Rechengeschäft im . . . **21.** 1072.
— Postbeförderungsvertrag, Zustandekommen eines . . . **24.** 265.
— Post-(Rohrpost-)Betrieb als gewerbliches Unternehmen **60.** Beil. Nr. 1973.
— Der Postdampfer »Nagler«, Besitzurkunde dem Postmuseum einverleibt **6a.** 443.
— Posteinlieferungsbuch. Sind die im Posteinlieferungsbuche vom Absender herrührenden Vermerke Teile einer öffentlichen Urkunde? **14.** Jahrg. VI. 123.
— Der Postfuhrdienst seit Entstehung der Eisenbahnen **53.** 396.
— Postgesetz, expresser Bote, Privatbeförderungsanstalten **60.** Beil. Nr. 2334.
— Postgesetz, Werdegang der deutschen Postgesetzgebung **53.** 336.

**Amerika.** Salvador. Der Postbetrieb im Jahre 1908 **70.** 87.
— Vereinigte Staaten. Postsparkassen, Errichtung von . . . **84.** 151, **10.** 777.
— — Schiffahrtsubventionen **36.** 646. 675, **68.** Jahrg. XII 762.
— — Einiges über die Tarifverhältnisse des Postwesens, von Dr. Schultze **6a.** 371.
— — Verwendung der Flugmaschine für die Zwecke der Post, Versuche in Washington **69.** 562, **53.** 386.
**Asien.** China. Die Tätigkeit der Kaiserlichen Post im Jahre 1908 **70.** 84. 101, **26.** Handelsber. 620. 639, **62.** Nr. 1015 S. 3.
— — Trennung des Postdienstes vom Seezolldienst **54.** II. Hälfte 111.

## III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme der drahtlosen Telegraphie und Telephonie [s. unter IV].)

**Allgemeines.** Die Akkumulatoren in C. B. Ämtern, von Milnes **85.** 397.
— Der wahlweise Anruf im Telegraphenbetrieb, von Schmidt, Postverwalter **85.** 284.
— Behandlung elektrisch Betäubter **85.** 357.
— Berührungen von Telegraphen- und Fernsprechleitungen auf Querträgern für Fernsprech-Verbindungsdoppelleitungen infolge von Winddruck, von Clouth, Ober-Postpraktikant **14.** Jahrg. VI 65. 102.
— Deutsch-französischer Kabelvertrag, gegenseitige Benutzung der Kabel bei Störungen **29.** 709, **85.** 337.
— Deutschland-Afrika, erste direkte Kabelverbindung Deutschlands mit dem afrikanischen Kontinent **24.** 274, **53.** 314, **46.** 900, **57.** 223, **29.** 845.
— Deutschland-Frankreich. Neues Abkommen über den Fernsprechverkehr zwischen beiden Ländern **85.** 324.
— Deutschland-Österreich, Ermäßigung der Fernsprechgebühren von Handelskammern angeregt **35.** Jahrg. XVII 606.
— Eisenbahnlokomotiven, elektrische Beeinflussung von Telegraphenleitungen durch Eisenbahnlokomotiven **85.** 276, **29.** 617.
— Das Energiegesetz als Grundlage der modernen Physik **57.** 253. 268.
— Englisch-französisches Fernsprechkabel, Legung beendet **29.** 595.
— Die Erdung von Drehstromanlagen und ihre Bedeutung für benachbarte Telegraphen- und Fernsprechleitungen, von Brauns, Telegrapheningenieur **14.** Jahrg. VI 81.
— Fehlermessungen, Induktionsapparat für . . . in Kabeln **29.** 663.
— Fernsehen, elektrisches . . . **24.** 264, **29.** 662, **14.** Jahrg. VI 126, **85.** 396.
— Fernsprechanschluß in Eisenbahnzügen, Versuche in Amerika und England **24.** 266, **88.** 741, **85.** 282, **53.** 316. 411, **29.** 708.
— Das Fernsprechwesen in den Vereinigten Staaten von Amerika und in Europa **24.** 283, **85.** 350.
— Die Festigkeit von Fichten- und Kiefernholz, von Dörr, Oberförster **16.** 518.
— Feststellung von Fehlern in Vielfachsystemen mit Zentralbatterie, von Ambrosius, Telegrapheningenieur **6a.** 349.
— Gratulationstelegramme, Herstellung besonderer, künstlerisch ausgestatteter Formulare für die Telegramm-Niederschriften angeregt **84.** 129, **53.** 351.
— Internationale Fernsprechstatistik 1908 **43.** 155.
— Internationaler Kongreß staatlicher Telegraphentechniker in Paris 1910 **14.** **Jahrg.** VI 62, **62.** Nr. 1011 S. 2, **24.** 368.
— Internationales Bureau des Welttelegraphenvereins, aus dem Jahresbericht für 1909 **24.** 255, **85.** 298.
— Isolatoren, über die Leitfähigkeit elektrischer . . . und ihre Änderung durch Licht, Feuchtigkeit, Temperatur usw. **85.** 328.
— Kabel, deutsche Kabelverbindungen mit dem Auslande **29.** 595.
— Fernsprechkabel, lange interurbane Fernsprechkabel Pupinschen Systems, von Ebeling **85.** 265.
— Kautschuk, von Prof. Dr. Hinrichsen **69.** 528, **30.** 422.
— Konservierung, Verfahren zur . . . hölzerner Leitungsmaste, Vortrag des Ingen. Petritsch, k. k. Bau-Oberkommissärs **84.** 137. 145. 155, **29.** 663.
— Kupfererzeugung der Welt 1909 **85.** 382. 419, **10.** 743, **29.** 875.
— Kupferpanzer-Stahldraht **85.** 358.
— Logometer zur Messung des Verhältnisses zweier Stromstärken **59.** Jahrg. XXI Beil. 162.
— Maschinenbetrieb, das Vordringen des Maschinenbetriebs im Fernsprechwesen und die Angriffe hiergegen, von Grabe, Oberingenieur **29.** 857.
— Membranen zur Verhütung des Knackens im Fernhörer, von Bähr, Telegraphendirektor **85.** 292, **59.** Jahrg. XXI Beil. 173.

**Allgemeines.** Messen der elektrischen Ströme **85.** 377. 411.
— Mikrophon des Dr. Tardieu mit mehreren Membranen, Versuche **24.** 276, **29.** 821.
— Mikrophon, Chambers Flüssigkeitsmikrophon **85.** 400.
— Morsetelegraphie, Vereinfachung der . . ., von Bourquin **84.** 139.
— Öffentliche Telephonsprechstellen **84.** 151.
— Der Quecksilberdampf-Gleichrichter **6a.** 418, **85.** 312.
— Relais mit sechs Kontakten **43.** 121.
— Relais, Telephonrelais **85.** 253. 275, **29.** 612.
— Ein neues Telephon-Relais und seine Anwendung als medizinisches Hörrohr, von Dr. Kinzbrunner **69.** 654.
— Seekabel, Entwicklung der staatlichen und privaten . . . im letzten Jahrzehnt **29.** 845.
— Selbstanschlußeinrichtungen, Fortschritte in der Entwicklung von Selbstanschlußeinrichtungen, von Kruckow, Telegrapheninspektor **14.** Jahrg. VI 51.
— Selbsttätige Fernsprechanstalten **24.** 267.
— Sicherungen, ein allen Anforderungen entsprechendes System von unverwechselbaren elektrischen Schmelzsicherungen, von Prof. Hundhausen **29.** 640. 658. **85.** 327.
— Das Singen der Telegraphendrähte, Beseitigung des Übelstandes **69.** 577.
— Störungen, Telephonstörungen im Betriebe mit verseilten Drehstromkabeln und geerdetem Generator-Sternpunkte, von E. v. Holstein-Rathlon, Elektroingenieur **29.** 637.
— Telechronometer, neuer Gesprächszähler **29.** 618.
— Telegrammversicherung **14.** Jahrg. VI 124.
— Telephonleitungen, homogene . . . **43.** 97.
— Telephon-Luftleitungen nach dem Pupinschen System **43.** 145.
— Telephonmembranen **85.** 375.
— Telephonzentralen, kleinere . . . mit schnurlosen Klappenschränken, von v. Hellrigl **84.** 121.
— Telewriter. Ist das Fernschreiben einem Briefe vergleichbar oder als unmittelbares Niederschreiben zu erachten? **18.** 761.
— Trockenelemente **85.** 380.
— Verbesserung von Verbindungschnüren von Fernsprechzentralen, von Weber **85.** 318.
— Verbindung von Drähten ungleichen Durchmessers **29.** 568.
— Über versenkte Telegraphenlinien, von Göbner, Ober-Telegraphensekretär **57.** 214. 237.
— Welttelegraphenvereins-Denkmal **24.** 369.
— Zehnjähriger Betrieb des ersten deutschen Unterseekabels zwischen Deutschland und Amerika **59.** Jahrg. XXI 704.

**Deutschland.** Aluminium, blanke Aluminiumleitungen **85.** 299.
— Anschluß, privatrechtlicher Anspruch gegen die Post auf Herstellung eines Fernsprechanschlusses **60.** 560.
— Aushilfs-Simultanschaltungen **24.** 334, **57.** 279, **29.** 866.
— Beaufsichtigung der Telegraphenanlagen **53.** 372.
— Benutzung des Telegraphen und der Fernsprecheinrichtungen zu Dienstzwecken, Auskunftserteilung durch den Fernsprecher **53.** 400.
— Drucktelegraphen der Telegraphen- und Telephonwerke C. Lorenz **30.** 428.
— Ferngespräche mit Voranmeldung, Eingaben von Handelskammern **35.** Jahrg. XVII 645.
— Frankfurt (Main). Die neuen Fernsprech-Zentralanlagen der Direktion Frankfurt a. M., von Foerster, Ober-Ingenieur **85.** 342. 372.
— Hamburg, die größte Fernsprechzentrale der Welt **29.** 685, **53.** 351, **14.** Jahrg. VI 120, **24.** 350, **85.** 353.
— Hamburg, das neue Fernamt in . . ., von Janzen, Telegrapheninspektor **29.** 723. 753. 810.
— Kleinbahnen, Ministerialverfügung vom 9. Mai 1910, betr. polizeiliche Anforderungen an neue elektrische Starkstromanlagen für Kleinbahnen **50.** 154, **82.** 405, **88.** 830.
— Leitungsaufseher **53.** 371.
— Nebenanschluß, das Recht des Fernsprech-Nebenanschlusses, von Laubhardt, Amtsgerichtsrat **60.** 548.
— Neuerungen im Fernsprechbetriebe. Der Umstand, daß eine technische Neuerung im Fernsprechbetriebe nicht sofort eingeführt wird, begründet noch keine Fahrlässigkeit des Postfiskus **60.** Beil. Nr. 2167.
— Phonograph im Fernsprechbetriebe **24.** 256, **29.** 618.
— Seekabel, die deutschen Seekabel-Gesellschaften **84.** 124.

**Deutschland.** Telegraphenbaudienst, Übertragung des . . . an gehobene Unterbeamte **21.** 1094.
— Teilnehmer-Verzeichnisse, Aufnahme von Geschäftsanzeigen in die . . . **24.** 286.
— Bayern. Automatischer Fernsprechbetrieb (München-Schwabing) und die Handelswelt **29.** 567. 821. 866, **85.** 316. 352. 393, **59.** Jahrg. XXI Beil. 157.

**Belgien.** Schnelligkeit in der Telegrammbestellung **85.** 339.
— Telegraphie und Telephonie im Jahre 1908 **43.** 107, **85.** 414.

**England.** Das Recht der Gemeinden und die Postverwaltung, Protest gegen die von der Postverwaltung beabsichtigte Herstellung oberirdischer Telegraphen- und Telephonleitungen **85.** 264.
— Das neue Telephonkabel durch den Kanal **85.** 367, **62.** Nr. 1015 S. 2, **29.** 846, **53.** 376.
— Telewriter-Zentrale in London **85.** 311. 338, **29.** 788, **24.** 326.

**Frankreich.** Die Kabel in den unterirdischen Linien, von Müller, Ober-Postinspektor **24.** 313. 324.
— Lyon. Automatischer Telephonbetrieb **85.** 394.
— Telephonreform **85.** 264.

**Italien.** Internationales Wettelegraphieren in Turin gelegentlich der Weltausstellung 1911 **43.** 142, **53.** 327, **85.** 309. 339. 404, **62.** Nr. 1013 S. 2, **29.** 788, **21.** 1047.
— Telegraphen-Gesetzgebung **43.** 126. 151.
— Telephonwesen **85.** 255. 281.

**Norwegen.** Telephonbetrieb in Christiania, Klagen über den . . . **85.** 394.
**Österreich.** Telegraphie und Telephonie 1907 und 1908 **43.** 130.
**Rußland.** Telephonanlagen in St. Petersburg und in Moskau **85.** 395.
**Schweiz.** Erhöhung der Telephongebühren **84.** 130, **85.** 288.
**Türkei.** Fernsprechwesen **29.** 736. 821, **85.** 337, **62.** Nr. 1016 S. 2.
**Ungarn.** Telegraphie und Telephonie 1908 **43.** 133.
**Afrika.** Deutsch-Südwestafrika. Errichtung neuer Telegraphenlinien zur Verbindung mit der Kapkolonie **29.** 618.
— Kamerun. Beiträge zur Lösung der Kautschukfrage, von Dr. Bücher **27.** 507.

**Amerika.** Brasilien. Errichtung neuer Telegraphenlinien **29.** 618.
— Vereinigte Staaten. Depeschen-Briefe **69.** 516.
— — Fernsprechwesen, aus dem Jahresbericht für 1909 **24.** 341.
— — Ferntelephonkabel **29.** 595.
— — Staatliche Kontrolle des Fernsprechwesens **29.** 821.
— — Telegraphen- und Telephonwesen nach den Erfahrungen des Majors W. A. J. O'Meara **85.** 368.
— — Zahl der jährlichen Telephongespräche. Kohlenverbrauch für die Erzeugung des elektrischen Stromes **69.** 681.

**Asien.** Japan. Telephonwesen **54.** I. Hälfte 484.
— Britisch Indien. Telegraphen-Gesetzgebung **43.** 104.
— Niederländisch Indien. Telegraphen-Gesetzgebung **43.** 106.
— Franz. Indochina. Telegraphen-Gesetzgebung **43.** 123.
— Korea. Telegraphen- und Fernsprechwesen **53.** 280.

**Australien.** Fernsprechgebührentarif, neuer . . . **24.** 327, **85.** 366.
— Telephonwesen im australischen Staatenbund im Jahre 1908 **84.** 144.
— Neuguinea. Guttapercha- und Kautschuk-Unternehmen **54.** I. Hälfte 478.

## IV. Drahtlose Telegraphie und Telephonie.

**Allgemeines.** Automobil-Funkenstationen im Heere **68.** Jahrg. XII 876.
— Beschäftigung in der Funkentelegraphie bei der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie (Telefunken) und der Compagnie de Télégraphie sans fil (Marconi-System) **21.** 1043.
— Bildertelegraphie **53.** 387, **29.** 737.
— Collins Starkstrommikrophon für drahtlose Telephonie **85.** 417, **29.** 846.
— Drahtlose Telephonie, von Thurn, Ober-Postpraktikant **6a.** 285, **53.** 387.
— Europa-Amerika, Eröffnung des öffentlichen funkentelegraphischen Verkehrs zwischen Irland und Canada **59.** Jahrg. XXI Beil. 150, **68.** Jahrg. XII 724.
— Der Fontanamast im Dienste der drahtlosen Telegraphie **37.** Bd. III 521, **68.** Jahrg. XII 832.
— Die Funkentelegraphie in Kriegszeiten und Ausbau des Telegraphenkriegsrechts als Sonderrecht, von Thurn, Ober-Postpraktikant **85.** 324. 406.
— Funkentelegraphie und Witterungskunde, von Polis, Direktor **37.** Bd. III 501.

**Allgemeines.** Funkenwiderstand, zur Kenntnis des . . ., von Eickhoff **37.** Bd. III 570.
— Geheimtelegraphie, Hovlandsches System drahtloser . . . **69.** 477.
— Gerichtetes System Bellini-Tosi **85.** 256. **29.** 846.
— Das Gernsback Detektorium, von Austin **85.** 402.
— Gewitter, die drahtlose Telegraphie für die Zwecke der wissenschaftlichen Beobachtung von Gewittern **69.** 579, **29.** 846.
— Grundsätze für die Konstruktion funkentelegraphischer Systeme, von Kiebitz **37.** Bd. III. 541.
— Der Halleysche Komet, Durchgang des . . . zwischen Erde und Sonne ohne Einfluß auf den Betrieb der Funkenstationen **24.** 256, **53.** 292, **59.** Jahrg. XXI Beil. 145, **29.** 644, **43.** 176.
— Herzeffekt, ein Beitrag zur Theorie der Metallgitterinversion **59.** Jahrg. XXI Beil. 153.
— Hochfrequenzmessungen **59.** Jahrg. XXI Beil. 154.
— Holzmasten als Luftdrahttürme militärischer Stationen **29.** 662.
— Die internationale Verbreitung der Funkentelegraphensysteme, von Thurn, Ober-Postpraktikant **46.** 798, **69.** 542, **29.** 846.
— Die Konstanz der Koppelung im Radiogoniometer von Bellini-Tosi, von Bellini, **37.** Bd. III 571.
— Luftschiffahrt und drahtlose Telegraphie **29.** 618. 788. 822, **85.** 283, **53.** 339.
— Das Majorana-Mikrophon in der drahtlosen Telegraphie, von Thurn, Ober-Postpraktikant **14.** Jahrg. VI 85.
— Marconi-Patent, Erlöschen des ursprünglichen . . . in England **29.** 709.
— Die Große Nordische Telegraphengesellschaft und die drahtlose Telegraphie **30.** 342.
— Opernvorstellungen, Übertragung von . . . durch drahtlose Telegraphie, System de Forest in New-York **53.** 411.
— Polarisationszustand und Strahlung im Felde eines Systems monochromatisch und permanent schwingender Elementar-Oszillatoren, von Uller **37.** Bd. III 559.
— Radiographie und Kabeltelegraphie **85.** 310.
— Radiotelephonverkehr mit Verschütteten in Bergwerken, bei gesunkenen Unterseebooten usw., Versuche **85.** 283. 311. 338, **53.** 328, **29.** 737.
— Resonanztransformatoren **37.** Bd. III 601.
— Schiffahrt und drahtlose Telegraphie **29.** 568, **43.** 144, **37.** Bd. III 593.
— Schwingungen, Verfahren und Einrichtungen zur Erzeugung elektrischer Schwingungen **37.** Bd. III 529.
— Sender für drahtlose Telegraphie und Verfahren zum Telegraphieren **37.** Bd. III 531.
— Telefunkenstationen, die von der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie m. b. H. eingerichtet worden sind, von Thurn **37.** Bd. III 610.
— Zur Theorie der Fischerschen Methode zur getrennten Untersuchung der Schwingungen gekoppelter Oszillationen, von Macků **37.** Bd. III 580.
— Vereinfachung und Verbilligung der drahtlosen Telegraphie durch eine Erfindung des Barons von Lepel, Versuche von England nach Paris **69.** 682.
— Völkerrecht, die Funkentelegraphie im . . ., von Thurn, Ober-Postpraktikant **84.** 157. 177. 185.
— Wellen, über die Beugung Hertzscher Wellen, von Poincaré **37.** Bd. III 445.
— Wellenempfänger **29.** 644.
— Zeitübermittlung, drahtlose . . . auf See **29.** 618.

**Deutschland.** Drahtlose Telegraphie auf den Reichspostdampfern des Norddeutschen Lloyd **54.** Schanghaier Nachr. 243.
— Hochseefischerei und Funkentelegraphie **30.** 423.
— Kolonien, funkentelegraphische Verbindung mit den Kolonien **14.** Jahrg. VI 92.
— Nauen, Telefunkenstation **53.** 292.
— Sturmwarnungen, drahtlose . . . für Fischereifahrzeuge usw., Versuche **46.** 769, **29.** 709.
— Zeitsignale, funkentelegraphische . . . der Station Norddeich **85.** 416, **46.** 769, **36.** 550. 623, **2.** 265, **14.** Jahrg. VI 78, **84.** 143, **29.** 761, **24.** 331, **59.** Jahrg. XXI Beil. 181.
— Zeitungsdienst für Schiffe auf hoher See, Übermittlung von politischen Nachrichten usw. nach den auf See befindlichen Schiffen vermittels des Telefunkensystems **53.** 305.

**England.** Gesetzliche Bestimmungen über drahtlose Telegraphie auf fremden Schiffen in englischen Hoheits-Gewässern **43.** 112.

---

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



# ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**Nr. 21.** **BERLIN, NOVEMBER.** **1910.**



## Zum hundertjährigen Bestehen des Königlich Preußischen Gesetzsammlungs-Amts.

Von A. Weberstedt, Geh. Postrat.

Die »Gesetzsammlung für die Königlich Preußischen Staaten« oder, wie sie seit 1. Januar 1907 amtlich benannt wird, die »Preußische Gesetzsammlung« verdankt ihre Entstehung der Not ihrer Zeit. Als nämlich infolge des Zusammenbruchs des preußischen Staates nach dem unglücklichen Kriege mit Napoleon (1806 u. f. J.) unter dem Antriebe von Männern, wie Stein, Hardenberg usw., eine gründliche Prüfung der zum Teil veralteten staatlichen Einrichtungen stattfand, stellte sich auch heraus, daß im Volke eine erschreckliche Unkenntnis der bestehenden Gesetze und Verordnungen herrschte. Selbst die Richter, höheren Staatsbeamten und sonstigen zur Anwendung der Gesetze berufenen Personen wußten nur selten Bescheid über das, was Rechtens war.

Die Quellen des Rechtes waren zerstreut über eine große Anzahl von Druckwerken und nur schwer aufzufinden.*)

*) Die landesherrlichen Reskripte, die vor Herausgabe des Allg. Landrechts (seit 1415) ergangen waren, sowie die später (bis 1806) ergangenen sind in folgenden Sammlungen enthalten:

1. Chr. Otto Mylii, Corpus Constitutionum Marchicarum (abgekürzt C. C. M.) oder Königl. Preußische in der Kur- und Mark-Brandenburg auch in den inkorporierten Landen publizierte und ergangene Ordnungen, Edikte, Mandate, Reskripte, von Zeiten Friedrichs, Kurfürsten zu Brandenburg, bis zum Jahr 1736;

2. IV Continuationes, enthaltend die Verordnungen von 1737 bis 1747;

3. Novum Corpus Constitutionum Prussico-Brandenburgensium praecipue Marchicarum (N. C. C.) oder Neue Sammlung usw. 1751 bis 1806.

Lehrreich ist das Gutachten, das die zur Prüfung des bisherigen Zustandes durch Allerhöchste Order vom 16. Dezember 1808 errichtete Gesetzkommission an das Staatsministerium unterm 23. Juni 1810 erstattete. Es heißt darin u. a.: »Die Gesetze wurden bisher teils einzeln, teils in den Intelligenzblättern und Zeitungen, teils in (privaten) Gesetzsammlungen abgedruckt. Ihre Bekanntmachung geschah von den öffentlichen Behörden teils durch Zufertigung, Umlauf, Anschlag, Verlesung von den Kanzeln oder vom Küster an den Kirchentüren, teils durch öffentliche (Intelligenz-) Blätter. Die Mängel dieser Art der Kundmachung sind anerkannt und haben das Bedürfnis nach Beschaffung eines Amts- oder Gesetzblatts erwiesen. Nicht jeder Untertan kann Gedrucktes und Geschriebenes lesen; nur wenige von denen, die es können, wollen Gesetze lesen, und an noch wenigere von ihnen gelangt die Zufertigung, der Umlauf, der Anschlag, das Intelligenzblatt, die Zeitung. Die kirchliche Publikation aber führt oft zur Störung der Andacht*). Dennoch ist das Bedürfnis, die Gesetze zu wissen, sowohl als wissen zu lassen, ganz allgemein, und ihre Kundbarmachung also darf es nicht minder sein.«

Am Schlusse ihres Gutachtens betont die Kommission die Notwendigkeit der Gründung eines Gesetzblatts mit chronologischem und Sachregister, das enthalten muß: alle allgemeinen Gesetze und Verordnungen sowie alle aus dem Königlichen Kabinett, Staatsrat oder den Ministerien ergehenden Verfügungen und Beschlüsse, insofern sie einer allgemeinen Kundmachung (und nicht bloß für eine einzelne Provinz usw.) bedürfen.

Als Frucht dieses Gutachtens und der vielfachen und eifrigen Beratungen der obersten Staatsbehörden, an denen sich auch der Staatskanzler Freiherr von Hardenberg und der General-Postmeister von Seegebarth lebhaft beteiligten, ergab sich die von Fr. von Raumer verfaßte Königliche Verordnung vom 27. Oktober 1810 über die Erscheinung und den Verkauf der neuen Gesetzsammlung. Ihre Veröffentlichung erfolgte gleichzeitig mit der Verordnung über die veränderte Verfassung aller obersten Staatsbehörden vom gleichen Tage in der ersten Nummer der Gesetzsammlung für die Königlich Preußischen Staaten. Ihrer grundlegenden Wichtigkeit für den behandelten Gegenstand halber wird sie hierunter wörtlich angeführt:

**Gesetzsammlung**
**für die**
**Königlichen Preußischen Staaten.**

---

**No. 1.**

---

(No. 1.) Königliche Verordnung über die Erscheinung und den Verkauf der neuen Gesetzsammlung.

Von Gottes Gnaden Friedrich Wilhelm, König von Preußen usw.

In Betracht, daß die bisherige Publikation allgemeiner Gesetze weder an sich den vorgesetzten Zweck gehörig erreicht, noch den Gebrauch und die Uebersicht erleichtert, verordnen Wir hiermit:

---

Diese Sammlungen waren ursprünglich nicht amtlich, erhielten jedoch durch das Patent zur Publikation der neuen Auflage des Allgemeinen Landrechts vom 1. April 1803 mindestens von da ab den Charakter einer amtlichen Gesetzsammlung.

Außerdem erschien eine größere Anzahl von Privat-Repertorien, denen amtlicher Charakter zwar nicht innewohnte, die aber zum Rechtsstudium nicht wohl entbehrlich waren.

*) Die Verkündigung landesherrlicher Edikte usw. in den Kirchen von den Kanzeln ist durch Erlaß vom 11. Mai 1811 aufgehoben worden.

§ 1. Es soll für die gesammte Monarchie eine Gesetzsammlung erscheinen, und es werden in dieselbe alle die vom heutigen Tage an erlassenen Gesetze und Verordnungen aufgenommen, welche mehr als ein einzelnes Regierungsdepartement betreffen.

§ 2. Es soll für jedes Regierungsdepartement ein Departementsblatt erscheinen, in welches alle Vorschriften und Publikationen aufzunehmen sind, welche das Departement allein betreffen.

§ 3. Die allgemeine Gesetzsammlung erscheint in Quart; die Redaktion erfolgt im Bureau Unseres Staatskanzlers, der gesamte Debit aber durch das hiesige General-Postamt.

§ 4. Der Preis des Jahrgangs ist vorläufig auf 2 Thlr. festgesetzt und wird stets auf $^1/_4$ Jahr vorausbezahlt.

§ 5. Zur Haltung der Gesetzsammlung sind verpflichtet:

a) alle oberen und unteren Staatsbehörden, welche die Kosten aus Fonds bestreiten,
b) alle Magistrate,
c) alle höheren Militärpersonen mit Einschluß der Stabsoffiziere,
d) die Patrimonialgerichte jeder Art,
e) alle Räthe bei Unsern Ministerien, desgleichen alle Räthe, Assessoren und Referendarien bei Landeskollegien,
f) alle Landräthe,
g) alle Superintendenten,
h) alle Domainenbeamte,
i) alle Gemeinden.

§ 6. Die für die letzteren dadurch entstehenden Kosten werden als Gemeindeausgaben betrachtet und aufgebracht. Die Gemeindevorsteher sind für die genaue und gewissenhafte Sammlung und Aufbewahrung verantwortlich und die Obrigkeit verpflichtet, alle mangelnde Stücke sogleich auf Kosten der Gemeinde wieder anzuschaffen.

§ 7. Die Staatsbehörden, Regiments-Chefs, Landräthe und Magistrate senden binnen 14 Tagen Nachweisungen an das General-Postamt über den Bedarf an Exemplarien.

§ 8. Jeder der nicht zur Haltung der Gesetzsammlung verpflichtet ist, kann darauf halbjährig bei den Postämtern abonnieren.

§ 9. Ueber Einnahme und Ausgabe wird beim General-Postamte genaue Rechnung geführt, und der Ueberschuß an die Staatskassen abgeliefert.

§ 10. Die Gesetzsammlung wird in Unsern Staaten portofrei versandt.

Potsdam, den 27. Oktober 1810.

Friedrich Wilhelm.

Hardenberg.

Der gesamte Vertrieb der Gesetzsammlung war also dem General-Postamt übertragen worden. In Ausführung dieser Anordnung wurde bei dieser Zentralbehörde eine »Debits-Direktion der allgemeinen Gesetzsammlung« gebildet, zu deren Inhaber der Geheime Postrat Pistor ernannt wurde. Am 8. November 1810 erließ dieser in Nr. 273 des Berliner Intelligenz-Blatts nachstehende Bekanntmachung:

»Im Gefolge der unterm 27. Oktober c. erlassenen Königlichen Verordnung über die Erscheinung und den Verkauf der neuen allgemeinen Gesetzsammlung ist für den Debit derselben ein besonderes Comtoir an der Kreuzgassen- und Ober-Wasserstraßen-Ecke Nr. 21 errichtet, welches Morgens

von 8 bis 11 Uhr und des Nachmittags von 2 bis 5 Uhr geöffnet und woselbst sowohl, als im hiesigen Hof-Postamt von den hier in loco befindlichen Behörden und Personen Bestellung und Praenumeration angenommen werden wird.«

Die Verwaltung der neuen Dienststelle, die den amtlichen Titel: Königliches Gesetzsammlungs-Debitscomtoir führte und seit 1875 Königliches Gesetzsammlungs-Amt genannt wird, wurde vom Staatskanzler dem General-Postamtssekretär Scheffler übertragen. Dieser pflichttreue und geschickte Mann hat dem neuen Amte bis zu seinem am 15. März 1850 erfolgten Tode vorgestanden. Um die günstige Entwicklung des neuen Dienstzweigs hat sich der später zum Hofrat ernannte Scheffler nennenswerte Verdienste erworben. Viele Verbesserungen sind seiner Anregung zu danken. Unter anderem gelang es ihm nach Überwindung großer Schwierigkeiten, die Ausfüllung einer fühlbaren Lücke im Gesetzsammlungswerke durchzuführen. Das Novum Corpus Constitutionum reichte nur bis 1805. Die neue allgemeine Gesetzsammlung fing erst mit dem 27. Oktober 1810 an. Die dazwischen erschienenen Edikte usw. waren nirgends in zuverlässiger, amtlich anerkannter Weise veröffentlicht. Das Bedürfnis, die hierdurch entstandene Rechtsunsicherheit durch Herausgabe einer **amtlichen** Sammlung dieser Verordnungen zu beseitigen, wurde immer dringender. Eine Einigung zwischen den beteiligten obersten Staatsbehörden über das, was veröffentlicht werden sollte, war schwer zu erreichen und kam erst im Jahre 1822 zustande, nachdem Scheffler mit Genehmigung des Fürsten Staatskanzlers Hardenberg das finanzielle Risiko für den Druck usw. übernommen hatte. Der Nachtrag erfolgte in zwei Ausgaben, die eine in Quartform als Anfang der neuen Gesetzsammlung, die andere in Folio als letzter (XII.) Band des N. C. C.

Es war keine leichte Aufgabe, Ordnung in die Gesetzsammlungs-Angelegenheiten zu bringen. Die ausgedehnte Zwangspflicht der höheren Offiziere bis zum Stabsoffizier herunter, der höheren Beamten bis zum Referendar einschließlich, aller Gemeinden usw. in Verbindung mit dem hohen Anschaffungspreise von 2 Talern für den Jahrgang rief eine unglaubliche Menge von Schwierigkeiten hervor, deren Begleichung in vielen Fällen das Eingreifen der obersten Staatsbehörden notwendig machte.

Die im § 2 des Gesetzes vom 27. Oktober 1810 verheißene Schaffung von **Regierungs-Amtsblättern** erfolgte durch Königl. Verordnung vom 28. März 1811. In Anbetracht ihrer Wichtigkeit für den von uns behandelten Gegenstand sei ihr Inhalt auszugsweise hierunter mitgeteilt:

> »Es soll in jedem Regierungsdepartement sogleich ein öffentliches Blatt unter dem Titel: »Amtsblatt der pp. Regierung« nach jährlich fortlaufenden Nummern in dem Format der Gesetzsammlung erscheinen.
>
> Das Amtsblatt erscheint an bestimmten Tagen und enthält Titel, Datum und Nummern der in der allgemeinen Gesetzsammlung enthaltenen Gesetze, sowie alle zur allgemeinen Bekanntmachung geeigneten Verfügungen der verschiedenen Landesbehörden.
>
> Mit dem Anfange des achten Tages, nachdem ein in der allgemeinen Gesetzsammlung erschienenes Gesetz in dem Amtsblatt der einzelnen Regierungen als vorhanden angezeigt ist, ist das Gesetz als gehörig bekannt gemacht anzunehmen. Die Tage werden dabei vom Datum der Nummer des Amtsblatts an, und dieses Datum mit eingerechnet, gezählt. Nur dann erleiden diese Bestimmungen eine Ausnahme, wenn in den Gesetzen und Verordnungen ausdrück-

lich ein anderer Zeitpunkt ausgedrückt ist, von welchem ab sie als gehörig bekannt gemacht angenommen werden sollen.

Nur die in dieser Verordnung vorgeschriebenen Arten der Publikation von Gesetzen und Verordnungen haben öffentliche Gültigkeit.

Der Preis des Jahrganges eines Amtsblatts wird auf 12 Groschen festgesetzt. Der etwaige Ausfall soll aus dem Überschuß vom Absatz der allgemeinen Gesetzsammlung gedeckt werden«.

Diese Verquickung zwischen der allgemeinen Gesetzsammlung und den Regierungs-Amtsblättern hatte üble Folgen. Der Erlaßpreis der Gesetzsammlung war übermäßig hoch, was dazu anreizte, sich der Pflicht, sie zu halten, nach Möglichkeit zu entziehen. Dagegen waren die Kosten für die Beschaffung der Amtsblätter recht niedrig. Viele suchten sich deshalb mit ihnen allein zu behelfen. Die Amtsblattverwaltungen bei den einzelnen Bezirksregierungen ließen es nicht selten an der nötigen Wirtschaftlichkeit fehlen, da sie berechtigt waren, ihre Unterbilanzen durch die Verwaltung der Gesetzsammlung decken zu lassen. Die Inanspruchnahme dieser durch die Amtsblattverwaltungen erreichte oft eine beträchtliche Höhe. Sie betrug z. B.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| im Jahre | 1817 .......... | 55 289 | Taler, | |
| - - | 1818 .......... | 42 801 | - | |
| - - | 1819 .......... | 52 682 | - | |
| - - | 1820 .......... | 40 713 | - | usw. |

Große Mühe machte oft auch die Beitreibung des Bezugspreises der Gesetzsammlung von den zum Teil sehr armen kleinen Dorfgemeinden. So beliefen sich z. B. die außenstehenden Restforderungen des Gesetzsammlungs-Comtoirs

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Ende | 1819 auf .......... | 15 916 | Taler, | |
| - | 1820 - .......... | 15 405 | - | usw. |

Daß unter diesen Umständen die Finanzergebnisse der Gesetzsammlung sehr schwankend waren, kann nicht wundernehmen.

Die Schwierigkeiten mit Bezug auf die Regierungs-Amtsblätter verschwanden erst, nachdem infolge eines Beschlusses der zweiten preußischen Kammer bei Beratung des Haushaltsetats für 1849 und 1850 bestimmt worden war, daß vom Jahre 1851 ab die Einnahmen und Ausgaben der Amtsblattverwaltungen im Etat für die Verwaltung des Ministeriums des Innern nachzuweisen seien. Die Überschüsse oder Zuschüsse sind seitdem nicht mehr mit der Gesetzsammlungs-Debitskasse verrechnet worden.

Die pünktliche Beitreibung der Gesetzsammlungs-Bezugsgelder gelang erst nach und nach durch fortgesetzte Einwirkung der Poststellen auf die politischen Behörden, und nachdem die Zwangspflichtigkeit erhebliche Einschränkungen erfahren hatte.

Die obersten Provinzialbehörden hatten der Postverwaltung von 5 zu 5 Jahren Normallisten zu liefern, worin die zum Halten der Gesetzsammlung Verpflichteten sowie die zum unentgeltlichen Empfange von Gesetzsammlungs-Exemplaren zu Dienstzwecken berechtigten Behörden und Beamten verzeichnet standen. Änderungen im Bestande der Gesetzsammlungs-Bezieher waren der Postbehörde alljährlich Anfang Dezember mitzuteilen. Diese berichtigten Listen dienten dem Gesetzsammlungs-Amte als Grundlage für die Lieferung des Werkes an die Bezieher durch Vermittlung der einzelnen Postanstalten sowie für die Rechnungslegung. Neuerdings ist die Aufstellung von Normallisten ganz in Wegfall gekommen. Es genügt jetzt, daß die



notwendigen Änderungen alljährlich im Dezember von den Provinzialbehörden an die Post mitgeteilt werden.

Der Kreis der Zwangspflichtigen wurde mit der Zeit immer kleiner. Seit 1869 sind die Stabsoffiziere von der Zwangspflicht befreit. Die Mitglieder des General-Postamts und der Ober-Postdirektionen folgten bald nach. Vom 1. Januar 1873 ab besteht die Zwangspflicht zur Haltung der Preußischen Gesetzsammlung nur noch für die Gemeinden und selbständigen Gutsbezirke, wobei noch nachgegeben ist, daß die Bezirksverwaltungsbehörden Gutsbezirke und kleine Gemeinden von der Haltepflicht auf Zeit entbinden dürfen.

Diese Einschränkung der Zwangspflicht hat nicht die vielfach befürchtete Folge gehabt, daß weniger Gesetzsammlungs-Exemplare abgesetzt werden würden als vorher. Der Absatz ist vielmehr mit der Bevölkerungszunahme stetig gestiegen.

Die Preußische Gesetzsammlung ist zeitweise auch in fremdsprachiger Übersetzung erschienen, um den der deutschen Sprache weniger mächtigen Bewohnern unserer Grenzbezirke das Verständnis der Gesetze zu erleichtern. Zu diesem Zwecke erschien in den Jahren 1817 bis 1876 eine deutsch-polnische Ausgabe, die zuerst in Berlin, dann in Posen gedruckt und vom dortigen Postamte vertrieben wurde. 1864 bis 1876 gelangte auch eine in deutscher und dänischer Sprache abgefaßte Gesetzsammlung zur Ausgabe. Sie wurde in Kiel gedruckt und vom dortigen Postamte versandt. Die Anzahl der jährlich abgesetzten Exemplare erreichte bei der deutsch-polnischen Ausgabe zeitweise die Höhe von 4300, bei der deutsch-dänischen von 900 Exemplaren. Die Endabrechnung über die Einnahmen und Ausgaben für den Vertrieb der gemischtsprachigen Gesetzsammlungen geschah beim Gesetzsammlungs-Amte.

Durch das Gesetz vom 28. August 1876 wurde bestimmt, daß die deutsche Sprache ausschließlich die Geschäftsprache aller Behörden, Beamten und politischen Körperschaften sein, und daß der schriftliche Verkehr mit ihnen in deutscher Sprache stattfinden solle. Demgemäß sind von 1877 ab die deutsch-polnischen und deutsch-dänischen Ausgaben der Gesetzsammlung in Wegfall gekommen.

Eine chronologische Inhaltsübersicht wurde von Anfang an und ein alphabetisches Sachregister seit 1841 alljährlich gefertigt und den Beziehern der Gesetzsammlung unentgeltlich geliefert. Im Laufe der Zeit wurde es indessen mit dem Anwachsen der Zahl der Jahrgänge immer schwieriger, Verordnungen usw. in der Gesetzsammlung aufzufinden. Es war deshalb notwendig, für den zurückliegenden Zeitraum ab und zu alphabetisch geordnete Hauptsachregister aufzustellen und für die Bezieher gegen Erstattung der Herstellungskosten zur Verfügung zu halten. Das erste derartige Register umfaßt die Jahrgänge 1806 bis 1830 einschließlich, erschien 1831 und wurde für 20 Groschen verkauft. Später erschienen noch Hauptregister für die Zeiträume von 1806 bis 1853, 1806 bis 1863, 1806 bis 1873 und 1806 bis 1883. Seitdem werden Hauptregister, die alle bis dahin herausgegebenen Jahrgänge umfassen, nicht mehr hergestellt. Die beiden zuletzt erschienenen Sachregister erstrecken sich nur noch auf die Zeit nach 1883, also auf die Jahrgänge 1884 bis 1893 und 1884 bis 1903. Das Hauptsachregister von 1806 bis 1883 einschließlich steht für 6 Mark 25 Pf., das von 1884 bis 1903 einschl. für 2 Mark 40 Pf. zum Verkauf.

Durch Vermittlung der Postanstalten können auch einzelne Nummern der Gesetzsammlung vom Gesetzsammlungs-Amte, bei dem seit 1899 der von Anfang an eingerichtete Handverkauf nicht mehr stattfindet, bezogen werden.

Der ganze, halbe oder Viertelbogen wird mit 5 Pf. berechnet, während in früheren Zeiten der Preis viel höher war. Den Nachdruck vergriffener Nummern hat das Gesetzsammlungs-Amt im Bedarfsfalle zu veranlassen.

Wegen der Herstellung des Druckes der Gesetzsammlung in deutscher Sprache waren Verträge geschlossen:

mit der Deckerschen Geheimen Oberhof-Buchdruckerei von 1810 bis 1832 und von 1845 bis 1876, mit dem Buchdrucker Hayn von 1833 bis 1844. Seit 1877 besorgt die Reichsdruckerei den Druck zu verabredeten Sätzen.

Das Inkrafttreten der Gesetze ist, wenn nicht eine andere Bestimmung im Gesetze selbst getroffen ist, abhängig von der Zeit der Ausgabe der betreffenden Nummer der Gesetzsammlung. Auf jedem Exemplare der Gesetzsammlung wird deshalb unten am Rande der ersten Seite der Tag der Ausgabe des Stückes angegeben. Zum ersten Male trägt die Nummer 10 der Gesetzsammlung für 1811 den Vermerk: »ausgegeben zu Berlin den 9. März 1811«.

Die Ausgabe einer neuen Nummer der Preußischen Gesetzsammlung wird der Bevölkerung durch Bekanntmachung des Gesetzsammlungs-Amts im Reichs- und Staatsanzeiger kundgegeben, die eine kurze Inhaltsangabe enthält.

Nach der Errichtung des Norddeutschen Bundes wurde das Bundes-Gesetzblatt und nach Errichtung des Deutschen Reichs das Reichs-Gesetzblatt herausgegeben. Es kam darauf an, diesen Blättern im öffentlichen Interesse eine weite Verbreitung zu sichern. Zu diesem Zwecke wurde den Beziehern der Preußischen Gesetzsammlung vom 1. Januar 1868 ab ohne Erhöhung des Preises das Bundes-Gesetzblatt unentgeltlich geliefert. Das nämliche geschieht mit dem Reichs-Gesetzblatt. Das Gesetzsammlungs-Amt hat für jedes Exemplar des hiernach an die Bezieher unentgeltlich gelieferten Gesetzblatts 1 Mark an die Reichskasse zu zahlen.

Diese Maßregel blieb natürlich nicht ohne Einfluß auf die Finanzergebnisse des Gesetzsammlungs-Amts. Nachdem die Verpflichtung, für die Fehlbeträge bei der Verwaltung der Regierungs-Amtsblätter aufzukommen, von der Gesetzsammlung genommen war, ergaben sich bei ihr nicht unbedeutende Überschüsse. Diese beliefen sich z. B. von 1853 bis 1857 im jährlichen Durchschnitt auf etwa 40 000 Taler. Obwohl Anfang 1858 der Erlaßpreis von 2 auf 1 Taler für den Jahrgang ermäßigt wurde, reichten die Einnahmen zur Deckung der Ausgaben hin, weil der Umfang des Blattes mäßig war und bis zum Schlusse des Jahres 1861 die der Behörde als Inventar zu liefernden Exemplare bar bezahlt werden mußten. Der Überschuß betrug 1858 bis 1861 zwischen 3200 und 17 000 Talern jährlich.

Seit 1862 werden den Behörden die Exemplare der Gesetzsammlung zum Dienstgebrauch unentgeltlich geliefert. Die Zahl der Freiexemplare nahm wegen der Vergrößerung des Staatsgebiets in den folgenden Jahren rasch zu. Die rege Bewegung in der Gesetzgebung hatte ein weiteres Anwachsen des Umfanges der Gesetzblätter zur Folge. Das hieraus entstandene jährliche Weniger beim Abschlusse der Gesetzsammlung belief sich 1865 bis 1870 auf mehr als 19 000 Taler im Jahresdurchschnitt. Um dem entgegenzuwirken, wurde bestimmt, daß von 1873 ab die landesherrlichen Erlasse über Konzessionserteilungen usw. nur noch durch die Regierungs-Amtsblätter zu veröffentlichen sind. Hierdurch trat eine zeitweilige Abnahme des Umfanges der Gesetzsammlung ein. Der Etat des Gesetzsammlungs-Amts schloß in der Regel mit einem geringeren Fehlbetrage, lieferte zeitweise aber auch — allerdings unbeträchtliche — Überschüsse. So 1877 bis 1899 im Durchschnitt über 17 000 Mark jährlich.

Auch bis auf die Gegenwart ist der Ertrag der Gesetzsammlungs-Verwaltung befriedigend. Nur ausnahmsweise reichen die Einnahmen nicht

aus, um die Ausgaben zu decken, wenn die Zahl der bedruckten Bogen eines Jahrganges außergewöhnlich groß ist.

Das Ressortverhältnis des Gesetzsammlungs-Amts ist nicht ganz einfacher Natur.

Von der Gründung an unterstand es wie alle Betriebstellen dem General-Postamt unmittelbar. Die Zwischenstellung der Betriebsdirektion ging bald ein. An ihrer Stelle wurde dem Amte bei der obersten Postbehörde ein Kurator bestellt, wie es jetzt noch geschieht. Aus Ersparnisrücksichten wurde das Amt 1825 mit dem 1822 neu geschaffenen Post-Zeitungsamt unter einem Vorsteher vereinigt. Der damalige Titel der vereinigten Anstalten war: »Königl. Gesetzsammlungs- und Zeitungs-Debits-Comtoir«.

Mit der Einrichtung der Bezirksbehörden am 1. Januar 1850 wurde das Amt der Berliner Ober-Postdirektion unterstellt. 15 Jahre später wurde das anfängliche unmittelbare Verhältnis zur obersten Postbehörde wieder hergestellt.

Nach Gründung des Norddeutschen Bundes trat insofern eine Änderung ein, als die Einnahmen aus dem Gesetzsammlungsvertriebe wie bisher in die preußische Staatskasse fließen und die Ausgaben von ihr zu leisten sind, während die Einnahmen usw. aus dem Zeitungsdienste der Bundes-, jetzt Reichskasse zugeführt und die Ausgaben aus ihr bestritten werden müssen. Es war demnach getrennte Rechnungslegung für jeden der beiden Geschäftszweige einzurichten. Diese erfolgte zunächst auch für das Gesetzsammlungs-Amt bei der General-Postkasse. Seit 1. April 1877 werden aber die Kassengeschäfte und die Rechnungslegung über Einnahmen und Ausgaben bei dem Gesetzsammlungs-Amte selbst wahrgenommen.

In allen Angelegenheiten des Vertriebs der Preußischen Gesetzsammlung verfügt das Reichs-Postamt als Organ der Königl. Preußischen Staatsregierung unter oberer Leitung des Ministerpräsidenten, der den Etat des Gesetzsammlungs-Amts in Gemeinschaft mit dem Preußischen Finanzminister feststellt und vollzieht.

Vom 1. April 1879 ab wird vom preußischen Staate für die Wahrnehmung der Geschäfte des Königlichen Gesetzsammlungs-Amts durch das Kaiserliche Post-Zeitungsamt eine Pauschvergütung von 30 000 Mark jährlich an das Deutsche Reich gezahlt. Diese Vergütung umfaßt die Entschädigung für sämtliche persönlichen und einen Teil der sachlichen Ausgaben, namentlich für die Hergabe der Diensträume, Ausstattungs-, Beleuchtungs- und Beheizungsgegenstände und für Schreib- und Packbedürfnisse. Demgemäß werden seitdem in den preußischen Haushalts-Etat nur noch die Ausgaben für Redaktion und Korrektur der Gesetzsammlung (beide erfolgen beim Präsidium des Staatsministeriums) und für Anfertigung der Sachregister, ferner für Papier und Druck der Gesetzsammlung sowie für Beschaffung derjenigen Exemplare des Reichs-Gesetzblatts eingestellt, die als Beilage der Preußischen Gesetzsammlung an deren Bezieher unentgeltlich zu verabfolgen sind.

Diese Maßregel führte mehrfache Vereinfachungen herbei. Besonderes Personal braucht seitdem für die Erledigung der Gesetzsammlungs-Geschäfte nicht mehr eingestellt zu werden. In vielen Fällen ist eine Beschleunigung im Dienstbetrieb erzielt worden. Die Kassenführung und Rechnungslegung wurden einfacher und übersichtlicher. Der preußische Staat wie das Deutsche Reich haben von der neuen Einrichtung nur Nutzen gezogen.

Um dem Leser über die beim preußischen Gesetzsammlungswesen während des ersten Jahrhunderts seines Bestehens geleistete Arbeit ein Urteil zu ermöglichen, seien nachstehende Zahlen hierüber angegeben. Es wurden in der Zeit vom 27. Oktober 1810 bis Ende Dezember 1909 hergestellt:

3818 Nummern in 4 831 428 Exemplaren auf 320 986 783 Druckbogen.

In den Kellern des Amtes werden zur jederzeitigen Deckung des Bedarfes mehr als 2 Millionen Bogen der Gesetzsammlung, sorgfältig geordnet, vorrätig gehalten.

Mit Befriedigung dürfen wir auf die überwundene Wegstrecke zurückblicken. Flossen vor dem Inslebentreten der Preußischen Gesetzsammlung die Quellen des im Lande geltenden Rechtes nur unsicher und spärlich, war es schwierig und kostspielig, aus ihnen zu schöpfen, so kann im Gegenteil jetzt jedermann ohne Mühe und nennenswerten Zeitverlust, für wenig Geld, alle seit 100 Jahren herausgegebenen Landesgesetze usw. in unanfechtbarer Ausfertigung erwerben. Die sich der Erreichung dieses Zieles vielfach entgegenstellenden Hindernisse sind durch andauerndes Zusammenwirken vieler Kräfte des Staates überwunden worden, nicht nur des preußischen Staates, sondern auch des Deutschen Reichs.

---

## Die britisch-deutschen handelspolitischen Beziehungen der neuesten Zeit.*)

Von Horstmann, Ober-Postrat in Potsdam.

In dem von mir 1898 in den Nrn. 12, 13 und 14 des Archivs veröffentlichten Aufsatze: »Deutschlands handelspolitische Beziehungen zu England im 19. Jahrhundert« habe ich darauf hingewiesen, daß gegen Ende des vorigen Jahrhunderts in England, dem klassischen Lande des Freihandels, eine lebhafte Strömung zugunsten einer Schutzzollpolitik eingetreten ist. Da Deutschland mit keinem anderen Lande der Welt einen regeren Handelsverkehr unterhält als mit England, wird die Entwicklung der handelspolitischen Anschauungen im Vereinigten Königreiche deutscherseits aufmerksam verfolgt. Auch für die Leser des Archivs dürfte es von Interesse sein, einen Überblick darüber zu erhalten, wie sich diese Anschauungen in der jüngsten Vergangenheit geändert haben, und wie dadurch der Handelsverkehr zwischen England und Deutschland beeinflußt worden ist.

Das Jahr 1860 ist für die Geschichte der Wirtschaftspolitik von besonderer Bedeutung: in ihm hob Gladstone nach der Abschließung des englisch-französischen Handelsvertrags die englischen Einfuhrzölle für die meisten Fabrikate auf. Gladstone konnte dieses Wagnis unternehmen, weil England damals unbestritten die wirtschaftliche Vorherrschaft in der ganzen Welt ausübte. Die Gladstonesche Handelspolitik führte die Freihandelsbewegung auf den Gipfelpunkt.. Die weitblickende und — anscheinend — außerordentlich erfolg-

*) Hauptsächliche Quellen:
Reichs-Gesetzblatt,
Deutscher Reichsanzeiger,
Berliner Jahrbuch für Handel und Industrie (Bericht der Ältesten der Kaufmannschaft),
Dr. Halle, Die Weltwirtschaft,
Dr. Elster, Wörterbuch der Volkswirtschaft,
Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich (diesem Werke sind die statistischen Angaben entnommen, für die im Texte nicht andere Quellen angeführt sind).





reiche Staatskunst des liberalen Premierministers spornte das Ausland zur Nachahmung an; auch die leitenden Staatsmänner des deutschen Zollvereins unterlagen dem Zauber des englischen Vorbildes. Sie wirkten daher darauf hin, daß die Durchgangs- und Ausgangszölle abgeschafft, die meisten industriellen Rohstoffe, das Getreide und die Hülsenfrüchte vom Zolle befreit und die beibehaltenen Zölle ermäßigt wurden. War früher die Zollfreiheit nur die Ausnahme gewesen, so wurde sie jetzt zur Regel. Der deutsche Zolltarif von 1873 hob besonders auch den schon vorher ermäßigten Zoll auf Eisen und Stahl sowie auf Eisen- und Stahlwaren, mit Gültigkeit vom 1. Januar 1877 ab, auf.

Die nach englischem Muster gestaltete Handelspolitik des Zollvereins erwies sich bald als verfehlt: das neue System wurde für Deutschland zu einem »Schwindsucht- und Verblutungssystem« — um ein Wort des Fürsten Bismarck zu gebrauchen. Der Kohlenverbrauch sank von 1874 bis 1877 von 1,129 auf 1,114 t für den Kopf der Bevölkerung; die Roheisenerzeugung ging sogar absolut zurück, von 2,24 Millionen t 1873 auf 1,717 1877. Der Eisenverbrauch der Bevölkerung betrug für den Kopf 1870: 35,8, 1879 dagegen nur noch 34,2 kg (zu vergleichen Dr. Böhme, Dreißig Jahre deutscher Schutzzollpolitik, Heidelberg 1909, S. 7).

Bismarck war daher seit Mitte Februar 1878 fest entschlossen, mit dem Freihandelsystem zu brechen. Die neue Zollpolitik leitete er durch die an den Bundesrat gerichtete Denkschrift vom 15. Dezember 1878 ein, die auf Seite 435 ff. des Archivs 1898 auszugsweise wiedergegeben worden ist. Sie stellt in Deutschland die Grenzmarke zwischen zwei Zeiträumen verschiedener handelspolitischer Anschauungen dar: der Zeit von 1865 bis 1879, in der in Deutschland der Freihandel herrschte, und der späteren schutzzöllnerischen Zeit. Nicht im Interesse der Landwirtschaft, wie vielfach behauptet worden ist, hat das Reich die Schutzzölle eingeführt, sondern im Interesse seiner Finanzen und — hauptsächlich — in dem der Industrie. Dies ergibt sich klar aus der Dezember-Denkschrift sowie daraus, daß in dem Zolltarifentwurfe von 1879 für den Doppelzentner Weizen und Roggen der bescheidene Zoll von 50 Pf. vorgesehen war, der allerdings vom Reichstag auf 1 Mark erhöht wurde. Daß ein Zoll von 50 Pf., der nach den damaligen Getreidepreisen nicht ganz 2,5 v. H. des Wertes der Ware betrug, nicht als Schutzzoll, sondern nur als Finanzzoll hätte wirken können, bedarf keines Beweises.

Unter der Herrschaft des Schutzzollsystems hat sich der Handel Deutschlands wie folgt entwickelt:

Spezialhandel ohne Edelmetalle:

| | Einfuhr | | | Ausfuhr | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1872 .... | 3 256,8 | Millionen | Mark, | 2 317,7 | Millionen | Mark, |
| 1875 .... | 3 527,7 | - | - | 2 491,8 | - | - |
| 1880 .... | 2 819,1 | - | - | 2 892,9 | - | - |
| 1885 .... | 2 989,9 | - | - | 2 915,2 | - | - |
| 1890 .... | 4 145,5 | - | - | 3 326,5 | - | - |
| 1895 .... | 4 120,7 | - | - | 3 317,9 | - | - |
| 1900 .... | 5 765,6 | - | - | 4 611,4 | - | - |
| 1901 .... | 5 421,2 | - | - | 4 431,4 | - | - |
| 1902 .... | 5 631,0 | - | - | 4 677,8 | - | - |
| 1903 .... | 6 002,7 | - | - | 5 014,6 | - | - |
| 1904 .... | 6 354,3 | - | - | 5 222,8 | - | - |
| 1905 .... | 7 128,8 | - | - | 5 731,6 | - | - |
| 1906 .... | 8 021,9 | - | - | 6 359,0 | - | - |
| 1907 .... | 8 746,7 | - | - | 6 845,2 | - | - |
| 1908 .... | 7 664,0 | - | - | 6 398,6 | - | - . |

In diesen absoluten Zahlen kommt jedoch die gewaltige Zunahme des deutschen Handels nicht genügend zum Ausdruck, weil die Preise der meisten Industrieerzeugnisse in den letzten Jahrzehnten nach und nach gesunken sind; einen besseren Überblick gewähren die Angaben über den verhältnismäßigen Anteil Deutschlands am Welthandel, zumal wenn ihnen die für die wichtigsten Handelstaaten geltenden Zahlen gegenübergestellt werden:

| Länder | Anteil der Länder am Welthandel v. H. | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1890 | 1900 | 1901 | 1902 | 1903 | 1904 | 1905 | 1906 | 1907 |
| Deutsches Zollgebiet.. | 11,1 | 12,1 | 11,3 | 11,3 | 11,4 | 11,6 | 11,9 | 12,4 | 12,6 |
| Frankreich .......... | 11,3 | 10,0 | 9,3 | 9,4 | 9,1 | 8,7 | 8,7 | 8,9 | 9,0 |
| Großbritannien ...... | 20,8 | 19,5 | 19,1 | 18,5 | 17,9 | 17,8 | 17,4 | 17,4 | 17,6 |
| Italien............... | 2,5 | 2,9 | 2,7 | 2,7 | 2,7 | 2,7 | 2,7 | 2,7 | 3,0 |
| Österreich-Ungarn.... | 3,2 | 3,5 | 3,4 | 3,3 | 3,5 | 3,4 | 3,4 | 3,4 | 3,3 |
| Rußland............. | 3,6 | 3,2 | 3,1 | 3,3 | 3,5 | 3,4 | 3,3 | 2,8 | 2,7 |
| Vereinigte Staaten von Amerika .......... | 9,4 | 10,3 | 10,4 | 9,9 | 10,0 | 9,7 | 9,7 | 10,0 | 10,3 |
| Japan ............... | 0,6 | 1,1 | 1,1 | 1,2 | 1,2 | 1,4 | 1,5 | 1,4 | 1,4 |

Es ergibt sich hieraus, daß der Anteil Deutschlands am gesamten Welthandel in der neuesten Zeit erheblich gestiegen ist. Bezüglich der verhältnismäßigen Steigerung des Handels wird Deutschland nur von Italien und Japan übertroffen; der absolute Anteil dieser beiden Staaten am Welthandel ist jedoch wesentlich geringer als der Deutschlands. Daß Englands Anteil im gleichen Zeitraume verhältnismäßig gesunken ist, erklärt sich nicht etwa aus dem Rückgange der absoluten Größe des englischen Handels, sondern lediglich daraus, daß der Wettbewerb anderer Industriestaaten auf dem Weltmarkte reger geworden ist. In Wirklichkeit ist der Handel Großbritanniens seit 1890 folgendermaßen gewachsen:

| | Spezialhandel ohne Edelmetalle: Einfuhr | | | Ausfuhr | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1890 .... | 7 272,5 | Millionen | Mark, | 5 383,9 | Millionen | Mark, |
| 1900 .... | 9 381,8 | - | - | 5 940,3 | - | - |
| 1901 .... | 9 264,6 | - | - | 5 712,4 | - | - |
| 1902 .... | 9 436,6 | - | - | 5 781,9 | - | - |
| 1903 .... | 9 649,7 | - | - | 5 932,3 | - | - |
| 1904 .... | 9 806,0 | - | - | 6 134,5 | - | - |
| 1905 .... | 9 939,7 | - | - | 6 728,3 | - | - |
| 1906 .... | 10 664,8 | - | - | 7 661,7 | - | - |
| 1907 .... | 11 298,9 | - | - | 8 691,1 | - | - |
| 1908 .... | 10 474,9 | - | - | 7 695,5 | - | - . |

Was geschah nun in England, nachdem das deutsche Wirtschaftsleben begonnen hatte, jenen kräftigen Aufschwung zu nehmen? Geblendet von der glänzenden Entwicklung des britischen Gewerbefleißes und Handels, die anscheinend dem Freihandel zu danken war, glaubte man zunächst, das wirt-

schaftliche Emporsteigen Deutschlands sei eine Welle des Wirtschaftslebens, die bald wieder abebben würde. Als aber die Intensitätskurve der deutschen Volkswirtschaft weiter aufwärts gerichtet blieb, als man im Auslande, wo der englische Gewerbefleiß fast das Monopol besessen hatte, und in Großbritannien selbst mehr und mehr auf Waren deutscher Herkunft stieß, da verlangte man von der Regierung zollpolitische Maßnahmen zur Bekämpfung des deutschen Wettbewerbes. Durch die Handelspolitik Gladstones hatte jedoch England das Rüstzeug zu solchem Kampfe von sich geworfen. Hier und da ist der Gedanke aufgetaucht, Schutzzölle gegen Deutschland einzuführen; seine Verwirklichung war jedoch ausgeschlossen, weil dann dem britischen Reiche von Deutschland alsbald die jenem durch den Handelsvertrag vom 30. Mai 1865 zugestandene Meistbegünstigung entzogen worden wäre, und weil überdies die Mehrheit des englischen Volkes an freihändlerischen Anschauungen festhielt, so daß eine entsprechende Bill vom Londoner Parlament sicher verworfen worden wäre. Man mußte sich daher auf Proteste und Vorstellungen beschränken, deren Wirkungslosigkeit der konservative Premierminister Lord Salisbury 1891 in einer Rede beim Jahresfeste der vereinigten Handelskammern mit folgenden sarkastischen Worten kennzeichnete: »Zolltarifangelegenheiten sind ganz besonders ungeeignet für jene Zauberkunst (magic spell) des Protestes und Tadels, die das Volk dieses Landes so sehr liebt. Bei der Tariferhöhung beabsichtigt die fremde Macht, Eure Handelswaren auszuschließen, und wenn Ihr jener Macht dann in vorwurfsvollem Tone vorhaltet, die Wirkung ihrer Politik werde sein, Euren Handel zu schädigen, dann wird sie antworten: ‚Ich danke, ich bin Ihnen sehr verbunden; das ist es gerade, was ich beabsichtigte!‘ Und dann wird sie die Tarifschraube von neuem anziehen, damit die Wirkung völlig klar wird, und wird Euch Euren Vorwürfen überlassen. Ich hoffe daher, daß, welche Politik auch immer diese aufgeklärten (enlightened) Handelskammern der Regierung empfehlen mögen, sie niemals auf die etwas veraltete Politik der Vorstellungen zurückkommen werden, wodurch das Gegenteil des Beabsichtigten erreicht wird!«

Ganz ohne Wirkung blieben indessen die Proteste der Industriellen nicht: am 23. August 1887 trat in England ein Handelsmarkengesetz (Merchandise Marks Act) in Kraft, das einen durchaus schutzzöllnerischen Charakter hat. Danach müssen alle in England einzuführenden Waren eine deutliche Bezeichnung des Herkunfts- oder Herstellungslandes tragen (made in Germany!). (Zu vergleichen hierüber Archiv 1898, S. 438.)

Das Ansehen, das Fürst Bismarck in der ganzen Welt besaß, die Erstarkung des deutschen Gewerbefleißes nach dem Übergang unseres Vaterlandes zur Schutzzollpolitik und die günstigen finanziellen Wirkungen dieser Politik veranlaßten viele Staaten, die seit 1860 den Freihandel eingeführt hatten, vom Jahre 1880 ab dem Beispiele Deutschlands zu folgen. Es machte sich also ein starker Rückschlag gegen die freihändlerische Entwicklung der sechziger Jahre geltend, wodurch England in seiner Bewegungsfreiheit fühlbar beengt wurde. Naturgemäß führte dies dazu, daß im Vereinigten Königreiche schutzzöllnerische Anschauungen mehr und mehr Boden gewannen.

Als treibende Kraft traten die handelspolitischen Beziehungen Englands zu seinen Kolonien hinzu.

Früher bestand nämlich zwischen dem Mutterlande und den Kolonien ein System gegenseitiger unterschiedlicher Zollbegünstigung. Als dieses nach dem Übergang Englands zum Freihandel gefallen war, erhielten die Kolonien mit überwiegend weißer, d. h. englischer, Bevölkerung als Ersatz das self-government und die handelspolitische Selbständigkeit. Sie nutzten diese im Interesse ihrer Finanzen und ihres Gewerbefleißes in der Weise aus, daß sie Zollschranken

errichteten und den Waren des Mutterlandes dieselben Zölle auferlegten wie denen des Auslandes. Da die kolonialen Erzeugnisse in England wegen des hier herrschenden Freihandels keine zollpolitischen Vorteile vor denen sonstiger Länder hatten, regte sich in den Kolonien der Wunsch nach einer Ausnahmebegünstigung auf dem englischen Markte. Auf einer im Jahre 1887 von der britischen Regierung nach London berufenen Konferenz der namhaftesten Staatsmänner der Selbstverwaltungs- und Kronkolonien wurde dieser Wunsch eingehend erörtert; es entstand der Gedanke, das britische Weltreich zu einem großen Zollverbande (Commercial Union) dergestalt zusammenzufassen, daß in allen Teilen des britischen Reichs entweder die Waren britischen Ursprungs einen niedrigeren Zoll zahlen sollten als den bisherigen, der nur für die fremden bestehen bleiben sollte, oder diese einen höheren als den bisherigen, der hinfort nur für britische Waren gelten sollte.

Mit den Erörterungen wegen Gründung der Commercial Union verbanden sich solche wegen eines engeren Zusammenschlusses des Reichs auf dem allgemeinen politischen Gebiet, und zwar wurde zu diesem Zwecke ins Auge gefaßt, die Kolonien zur Tragung der Lasten der Reichsverteidigung mit heranzuziehen, einen obersten Gerichtshof für das ganze Reich zu gründen und den Parlamenten des Mutterlandes und der Kolonien ein Reichsparlament überzuordnen. Die Gesamtheit der »größerbritischen« Bestrebungen wird als »britischer Imperialismus« bezeichnet.

Die englische Regierung verhielt sich gegenüber dem Gedanken, das Weltreich handelspolitisch zu einigen, völlig ablehnend.

Dennoch erlangte dieser Plan eine gewisse praktische Bedeutung in den Beziehungen Englands zu Canada, welche Kolonie überhaupt die treibende Kraft der Bewegung war. Die canadische Regierung gewährte nämlich vom 1. August 1898 ab den Erzeugnissen des Mutterlandes und mehrerer seiner Kolonien eine Zollermäßigung von 25 v. H. der gewöhnlichen Sätze und versagte den gleichen Vorteil allen übrigen Ländern. Die deutsche Regierung erhob hiergegen in London Vorstellungen und betonte, sie müsse in dem Vorgehen Canadas eine Verletzung des deutsch - englischen Handelsvertrags vom 30. Mai 1865 erblicken, weil in diesem ausdrücklich bestimmt sei, daß die getroffenen Verabredungen auch auf die Kolonien Englands angewendet, und daß dort die Erzeugnisse des Zollvereins keinen höheren oder anderen Eingangsabgaben unterworfen werden sollten als die gleichartigen Erzeugnisse Englands oder eines anderen Landes. Die Schwierigkeit wurde dann dadurch beseitigt, daß England den fraglichen Handelsvertrag für den 30. Juli 1898 kündigte. Um die nötige Zeit für die Verhandlungen wegen Abschließung eines neuen Handelsvertrags zu gewinnen, war der Bundesrat durch das Reichsgesetz vom 11. Mai 1898 ermächtigt worden, den Angehörigen und den Erzeugnissen Großbritanniens und seiner Kolonien bis zum 30. Juli 1899 die Meistbegünstigung zu gewähren. Hiervon machte er Gebrauch, indem er durch Verordnung vom 11. Juni 1898 diese Meistbegünstigung vom 31. Juli 1898 ab »bis auf weiteres« dem Vereinigten Königreich und sämtlichen Kolonien, mit Ausnahme Canadas, zugestand. Die dem Bundesrat erteilte Befugnis ist später durch neue Gesetze verlängert worden, zuletzt durch Gesetz vom 13. Dezember 1909 bis zum 31. Dezember 1911.

Die von Deutschland verfügte Ausschließung Canadas von der Meistbegünstigung hatte den Ausbruch des Zollkriegs zwischen beiden Ländern zur Folge.

1900 schmiedete Canada eine neue Waffe im Kampfe gegen Deutschland, indem es den Erzeugnissen des Mutterlandes statt des bisherigen Zollnachlasses von 25 v. H. einen solchen von $33^1/_3$ v. H. bewilligte. Dieses Zugeständnis, das ohne Gegenleistung Englands erfolgte, wurde von den Liberalen, die damals

im canadischen Parlament die Mehrheit hatten, als ein Schritt zur Einführung des Freihandels zwischen England und seinen Kolonien bezeichnet.

1903 wurde der Zollstreit dadurch verschärft, daß Canada mit Wirkung vom 17. April 1903 ab die deutschen Waren mit einem besonderen Zollzuschlage von 33$^1/_3$ v. H. des gewöhnlichen Tarifs belegte. Die deutschen Erzeugnisse mußten also nunmehr bei der Einfuhr in Canada einen doppelt so hohen Zoll wie die britischen und das 1$^1/_2$-fache der von fremden Waren zu entrichtenden Zölle zahlen.

Canada hatte, wie sich hieraus ergibt, zuerst dem deutschen Zollverein die Meistbegünstigung versagt. Als Deutschland dann die gleiche Maßnahme der britischen Kolonie gegenüber verfügte, glaubte diese berechtigt zu sein, solches für eine unfreundliche Handlung zu erklären und den deutschen Waren Vergeltungszölle aufzuerlegen. Der Kolonialminister Joseph Chamberlain suchte das Vorgehen Canadas am 15. Mai 1903 im englischen Parlament durch die Bemerkung zu rechtfertigen, das Abkommen Englands mit Canada sei ein Familienabkommen und berühre Dritte nicht; die Meistbegünstigung, die Canada zu gewähren habe, bedeute nur die Gleichstellung mit anderen Ländern, nicht aber mit dem Mutterlande. An der von Chamberlain entwickelten Ansicht hielt England auch fest, als die deutsche Regierung betont hatte, sie werde es bei dem deutschen Reichstage nicht durchsetzen können, die England bisher zugestandene Meistbegünstigung weiter zu gewähren, wenn deutsche Waren in einer wichtigen britischen Kolonie mit Ausnahmezöllen belastet würden. Tatsächlich hat es dann der Reichstag abgelehnt, das mit England geschlossene einstweilige Handelsabkommen zu einem dauernden Abkommen zu machen. Hieraus erklärt es sich, daß die dem Bundesrat erteilte Genehmigung zur Regelung der deutsch-britischen Handelsbeziehungen durch Gesetz von Zeit zu Zeit erneuert werden muß.

Daß der Handelsverkehr Deutschlands mit Canada, und zwar namentlich in der Richtung nach Canada, durch den Zollkrieg erheblich gelitten hat, ergibt sich aus folgender Statistik:

| | Deutsche Einfuhr aus Canada | Deutsche Ausfuhr nach Canada |
|---|---|---|
| 1901 .... | 7,4 Millionen Mark, | 26,5 Millionen Mark, |
| 1902 .... | 9,4 - - | 38,7 - - |
| 1903 .... | 9,7 - - | 35,8 - - |
| 1904 .... | 9,1 - - | 23,2 - - |
| 1905 .... | 9,8 - - | 21,8 - - |
| 1906 .... | 9,4 - - | 24,5 - - |
| 1907 .... | 9,8 - - | 29,6 - - |
| 1908 .... | 7,1 - - | 20,3 - - . |

Das Vorgehen Canadas wurde nachgeahmt. Gegen Ende des Jahres 1903 beschloß die Kolonie Neu-Seeland, der Einfuhr aus England Vorzugzölle zu bewilligen und die Zölle einzelner Warengattungen aus anderen Ländern zu erhöhen. Deutschland wurde hierdurch nicht besonders hart betroffen, weil sein Handel mit Neu-Seeland nur bescheidene Zahlen aufweist.

| | Deutsche Einfuhr aus Neu-Seeland | Deutsche Ausfuhr nach Neu-Seeland |
|---|---|---|
| 1904 .... | 1,0 Millionen Mark, | 4,8 Millionen Mark, |
| 1905 .... | 1,5 - - | 4,6 - - |
| 1906 .... | 1,8 - - | 4,9 - - |
| 1907 .... | 1,9 - - | 5,3 - - |
| 1908 .... | 1,6 - - | 5,6 - - . |



(Das Statistische Jahrbuch für das Deutsche Reich führt den deutschen Handelsverkehr mit Neu-Seeland vor dem Jahre 1904 nicht besonders auf, sondern faßt ihn mit dem Verkehr von und nach dem übrigen britischen Australien zusammen. Im vorstehenden ist — der Vollständigkeit halber — auch die deutsche Einfuhr aus Neu-Seeland angegeben, obgleich sie durch die Handelspolitik dieser Kolonie nicht berührt worden ist.)

Wie bereits bemerkt, hatte der Plan der Begründung eines britischen Reichszollverbandes bei der Londoner Regierung keinen Anklang gefunden. Auch die kaufmännischen Kreise Englands vermochten sich damit nicht zu befreunden, wie sich auf einer 1900 in London abgehaltenen Versammlung der Handelskammern des Gesamtreichs zeigte, bei der 89 Körperschaften des Mutterlandes und 88 der Kolonien vertreten waren. Zwar sprachen sich die Handelskammern der Kolonien für den Zollverband aus; die anderen aber glaubten, an der Politik der offenen Tür festhalten zu müssen, weil sie befürchteten, daß das Aufgeben des Freihandelsystems die übrigen Staaten zu Vergeltungsmaßregeln veranlassen könnte. Die Verhandlungen hatten daher ein recht bescheidenes Ergebnis: die Regierung wurde ersucht, eine königliche Kommission einzusetzen, die die Möglichkeit einer Förderung und Stärkung der Handelsbeziehungen zwischen den einzelnen Teilen des Reichs studieren sollte.

Erheblichen Einfluß auf die Handelspolitik Großbritanniens hatten die kriegerischen Ereignisse, in die das Reich um die Wende des 20. Jahrhunderts verwickelt wurde: der Burenkrieg und das gemeinsame Vorgehen Englands, Deutschlands, Österreichs, Italiens, Frankreichs und Japans zur Beilegung der Wirren in China. Die Kosten, die dem Vereinigten Königreiche durch diese Ereignisse erwuchsen, erreichten die ungeheuere Summe von 153 Millionen Pfund Sterling. Die Regierung war genötigt, zu deren Deckung den Handel zu belasten, und zwar legte sie mit Wirkung vom 19. April 1901 ab auf die englische Kohle einen Ausfuhrzoll von 1 Schilling für die Tonne und auf Zucker, Zuckerwaren und künstliche Süßstoffe einen Einfuhrzoll, der etwa 4 Pence auf den englischen Zentner raffinierten Zuckers ausmachte. Von den liberalen Gegnern wurde aus Anlaß dieser zollpolitischen Maßnahmen der Regierung in heftiger Weise das Abweichen von der Bahn des Freihandels vorgeworfen.

Der Wert der Einfuhr englischer Steinkohle in Deutschland war 1900 bis 1908 folgender:

| | | |
|---|---|---|
| 1900 | 114,6 | Millionen Mark, |
| 1901 | 78,1 | - - |
| 1902 | 73,7 | - - |
| 1903 | 76,6 | - - |
| 1904 | 81,3 | - - |
| 1905 | 108,5 | - - |
| 1906 | 104,0 | - - |
| 1907 | 215,1 | - - |
| 1908 | 145,8 | - - . |

Die hohe Zahl des Jahres 1900 erklärt sich aus der »Kohlenangst«, die in diesem Jahre in Deutschland herrschte und eine Folge des ungewöhnlich strengen Winters 1899/1900 und der Ausstände der Grubenarbeiter in Böhmen, Mähren und Sachsen war. Die wesentlich gesteigerte Einfuhr des Jahres 1907 war durch den gewaltigen Aufschwung der Industrie hervorgerufen worden, deren Bedarf an Kohle durch die deutsche Erzeugung nicht gedeckt werden konnte.

Eine Beeinträchtigung der Ausfuhr englischer Kohle nach Deutschland durch den Ausfuhrzoll läßt sich nicht nachweisen; selbst ihr Preis wurde durch



den Ausfuhrzoll nicht beeinflußt; er betrug nämlich für 1000 kg West-Hartley-Steamkohle ab Bord Hamburg:

| | |
|---|---|
| 1900 .................... | 22,1 Mark. |
| 1901 .................... | 17,1 - |
| 1902 .................... | 16,7 - |
| 1903 .................... | 16,0 - |
| 1904 .................... | 15,2 - |
| 1905 .................... | 15,0 - |
| 1906 .................... | 15,5 - |
| 1907 .................... | 18,8 - |
| 1908 .................... | 16,9 - . |

Noch während des südafrikanischen Krieges wurde die englische Regierung im Jahre 1902 durch die ungünstige Finanzlage genötigt, die Zollschraube weiter anzuziehen. Sie belastete die Einfuhr von Getreide, Hülsenfrüchten und Fabrikaten daraus mit einem Zolle von 3 Pence auf den Zentner. Schon bei der Einbringung der hierauf bezüglichen Bill kündigte jedoch die Regierung im Parlamente an, der höchst unvolkstümliche Zoll werde wieder aufgehoben werden, sobald die Finanzlage solches gestatte. Nach Beendigung des Burenkriegs verlangte indes Canada, daß dieser Zoll zwar für koloniales Getreide beseitigt, dem Auslande gegenüber aber beibehalten werden sollte. Als Gegenleistung bot Canada eine weitere Begünstigung der britischen Einfuhr an. Der englische Finanzminister Ritchie, ein Freihändler, wies jedoch diesen Versuch, den preferential trade weiter zu fördern, entschieden zurück und hob nach Beendigung des Krieges den Getreidezoll wieder auf.

Auch der Kohlenausfuhrzoll wurde vom 1. November 1906 ab wieder beseitigt, nachdem sich die Finanzlage günstiger gestaltet hatte.

Große Schwierigkeiten bereitete dagegen die Frage des Zuckerzolls.

Da der Zucker zwar wichtige Nährstoffe enthält, in der Hauptsache aber Genußmittel ist, da er ferner in großen Mengen verbraucht wird, so ist er von jeher als ein sehr geeigneter Gegenstand für die Steuererhebung betrachtet worden. Solange der Zucker nur aus dem Zuckerrohre gewonnen werden konnte, hatte die Zuckersteuer der europäischen Länder lediglich die Eigenschaft eines Einfuhrzolls. Nachdem aber gegen Ende des 18. Jahrhunderts von dem Deutschen Achard die Gewinnung des Zuckers aus der Zuckerrübe erfunden worden war, belasteten die Länder, in denen diese Industrie entstand, den Rübenzucker mit einer inneren Verbrauchsabgabe, und zwar wurde diese zunächst meist in der einfachen Form einer Rohstoffsteuer, d. h. nach der Gewichtsmenge der zu verarbeitenden Rüben, oder einer Raumsteuer, d. h. nach der Leistungsfähigkeit der Fabrikationsapparate, erhoben. Bei der Ausfuhr des Zuckers mußte nach allgemeinen steuerlichen Grundsätzen dem Fabrikanten die Zuckersteuer wieder vergütet werden. Diese Steuererhebung wirkte naturgemäß als ein kräftiger Antrieb, immer mehr Rohzucker aus den Rüben herauszuholen, und es gelang den Zuckertechnikern, das Ausbeuteverhältnis, das im deutschen Zollverein im Betriebsjahr 1836/1837 nur 5,55 v. H. gewesen war, nach und nach derart zu steigern, daß es am Ende des vorigen Jahrhunderts fast die dreifache Höhe, nämlich 14,06 v. H., erreichte (Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 2. Aufl., 7. Bd., S. 999). Obgleich man im Laufe der Zeit die Rohstoff- oder die Raumsteuer mehrfach erhöht hatte, um sie der wachsenden Ausbeute nach Möglichkeit anzupassen, war das Verhältnis zwischen ihr und der bei der Ausfuhr des Erzeugnisses rückvergüteten Steuer nach und nach derartig geworden, daß die Rückvergütung die



Eigenschaft einer Ausfuhrprämie erhalten hatte. In Deutschland, das unter allen bei der Rübenzuckererzeugung beteiligten Ländern weitaus die erste Stelle einnimmt, versuchte man die finanziell bedenkliche Wirkung dieser Ausfuhrprämie zunächst durch Erhöhung der Rohstoffsteuer zu beseitigen; als dieses Ziel jedoch nicht erreicht wurde, setzte man von 1887 ab neben die ermäßigte Rohstoffsteuer eine Fabrikatsteuer. Endlich wurde 1891 jene vollständig aufgehoben und die Zuckerbesteuerung ausschließlich auf die Fabrikatsteuer gestellt. Um indessen die deutsche Zuckerindustrie, die zum Teil durch die Ausfuhrprämien zur hohen Blüte gelangt war, nicht allzu sehr zu schädigen, sollten ihr die jetzt »Ausfuhrzuschüsse« genannten Ausfuhrprämien, selbstverständlich neben der Rückvergütung der auf 18 Mark für 100 kg festgesetzten Steuer, auf 5 Jahre weiter gewährt werden. Die gehoffte Aufhebung der Ausfuhrprämien gelang jedoch bei Ablauf des fünfjährigen Zeitraums nicht, weil damals die deutsche Zuckerindustrie durch den Rückgang der Zuckerpreise und durch die nordamerikanische Zollpolitik erheblich zu leiden hatte.

Im Jahre 1874 war in England der Zuckerzoll aufgehoben worden. Dadurch hatte das Inselreich die Waffe aus der Hand gegeben, womit die Einfuhr des ausländischen, prämiierten Zuckers hätte bekämpft und der Verfall der eigenen Zuckerindustrie hätte verhütet werden können. Allerdings war in England der Bevölkerung der Vorteil zugeflossen, daß dort der Zucker meist billiger war als auf dem Festlande.

Über den Verfall der englischen Zuckerindustrie äußerte sich 1880 ein parlamentarischer Untersuchungsausschuß folgendermaßen:

»Die Herstellung von Raffinade wurde früher in Großbritannien in bedeutendem Umfange betrieben. 1864 bestanden etwa 30 Raffinerien, die jährlich rund 200 000 tons (1 ton zu 20 englischen Zentnern) Rohzucker in 140 000 tons Brotzucker verwandelten. Dann erfolgte der allmähliche Niedergang der Industrie, bis sie 1875 vollständig vernichtet war. 1876 und 1879 flackerte sie zwar nochmals auf, um dann aber 1879 endgültig zu erlöschen.«

Zu Anfang der achtziger Jahre hatten die englischen Kolonien eine lebhafte Bewegung für eine Änderung der Zuckerzollgesetzgebung begonnen, weil sie gezwungen waren, ihren Zucker ohne Schutz durch Verträge oder Prämien zu verkaufen. In England dagegen wünschten die Verbraucher, namentlich die blühende Marmeladeindustrie, die Fortdauer der niedrigen Zuckerpreise. In diesem Kampfe der einander widerstreitenden Interessen siegte schließlich die durch den Gedanken des »größerbritischen Zollbundes« unterstützte Werbearbeit der Kolonien. Nachdem schon 1864, 1875, 1876 und 1888 auf Anregung Englands internationale Verhandlungen über die Zuckerausfuhrprämien, jedoch ohne Erfolg, stattgefunden hatten, gelang es einer im Winter 1901/1902 in Brüssel zusammengetretenen Konferenz von Bevollmächtigten Deutschlands, Österreich-Ungarns, Belgiens, Hollands, Frankreichs, Großbritanniens, Italiens, Spaniens, Schwedens und Norwegens die Zuckerbesteuerungsfrage zufriedenstellend zu regeln. Rußland beschickte die Konferenz nicht, weil es behauptete, keine Prämien zu zahlen und daher keine Veranlassung zu haben, sich an den Beratungen zu beteiligen.

Die wichtigsten Bestimmungen der am 1. September 1903 in Kraft getretenen Brüsseler Zuckerkonvention sind folgende.

Die vertragschließenden Teile verpflichten sich, die direkten und indirekten Zuckerprämien aufzuheben und solche während der Dauer des Vertrags nicht wieder einzuführen.

Der Überzoll, d. h. der Unterschied zwischen dem Betrage der Zölle und Steuern, denen der ausländische Zucker unterliegt, und dem der Zölle und Steuern, die von dem einheimischen Zucker zu entrichten sind, soll auf höchstens



6 frcs für 100 kg bei raffiniertem Zucker und auf höchstens 5,50 frcs bei anderem Zucker bemessen werden.

Zucker aus Ländern, die Ausfuhrprämien bewilligen, ist mit einem der Prämie mindestens gleichkommenden Zolle zu belegen.

Der aus den Vertragstaaten oder ihren Kolonien stammende Zucker unterliegt dem niedrigsten Zollsatze.

Rohrzucker und Rübenzucker sind mit dem gleichen Zolle zu belasten.

Nachdem die Brüsseler Konvention vom Reichstage genehmigt worden war, wurde in Deutschland die Gewährung von Ausfuhrzuschüssen aufgehoben, die Zuckerfabrikatsteuer für 100 kg auf 14 Mark herabgesetzt und der Einfuhrzoll für den im Erzeugungslande nicht prämiierten Zucker — einschließlich des Überzolls — auf 18,80 und 18,40 Mark bestimmt. Vom 1. April 1914 ab wird die Zuckerfabrikatsteuer nur noch 10 Mark für 100 kg betragen (Reichs-Gesetzbl. 1909, S. 767).

Mit der von England verlangten Begrenzung des Überzolls auf 6 und 5,50 frcs hat es folgende Bewandtnis. Schutzzölle begünstigen die Bildung von Unternehmerverbänden (Kartellen, Syndikaten, Trusts). Diese pflegen im Inlande die Preise der »kartellierten« Waren so weit zu steigern, als es der Zollschutz ermöglicht. Im Auslande können sie dann um so billiger verkaufen. Schutzzölle wirken daher unter Umständen ähnlich wie Ausfuhrprämien. Um die Gefahr, daß der Überzoll zu einer indirekten Prämie werde, möglichst zu verringern, hat England dessen Begrenzung auf die oben angegebenen Beträge verlangt.

Der Wert der Ausfuhr deutschen Zuckers nach Großbritannien in der hier in Betracht kommenden Zeit ergibt sich aus folgenden Zahlen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1900 ............. | 115,3 | Millionen | Mark, |
| 1901 ............. | 131,4 | - | - |
| 1902 ............. | 107,6 | - | - |
| 1903 ............. | 123,6 | - | - |
| 1904 ............. | 141,2 | - | - |
| 1905 ............. | 140,1 | - | - |
| 1906 ............. | 156,5 | - | - |
| 1907 ............. | 149,4 | - | - |
| 1908 ............. | 143,7 | - | - . |

Der Rückgang der Zuckerausfuhr in den Jahren 1902 und 1903 erklärt sich teils durch den schlechten Ausfall der Rübenernte, teils durch die von der Brüsseler Konvention neugeschaffenen Handelsverhältnisse, denen sich der Zuckerhandel erst anpassen mußte. Von 1904 ab hat der deutsche Zuckerhandel mit England derart zugenommen, daß die ursprünglich von den Zuckerfabrikanten ausgesprochene Befürchtung, die Brüsseler Konvention werde die deutsche Zuckerausfuhr nach England fühlbar beeinträchtigen, gründlich widerlegt worden ist.

Die Brüsseler Zuckerkonvention hatte in allen Zuckererzeugungsländern befriedigt, nur nicht in dem Lande, von dem hauptsächlich auf ihr Zustandekommen hingearbeitet worden war, nämlich in England. Hier stieg nach dem Wegfall der Prämien der Zuckerpreis dermaßen, daß sich die Zucker verarbeitenden Industrien schwer geschädigt fühlten. England erklärte daher 1907, über den 1. September 1908 hinaus nicht mehr an der Konvention festhalten zu können; es wünsche in Zukunft Prämienzucker einzuführen, ohne ihn mit Strafzöllen belegen zu müssen. Dadurch wurde das Bestehen der Konvention ernstlich gefährdet. Um ihrer Auflösung vorzubeugen, genehmigten die übrigen



Staaten den Wunsch Englands; auch verlängerten sie die Konvention vom 1. September 1908 ab um 5 Jahre. England wurde von der Verpflichtung, Prämienzucker mit einem Strafzolle zu belegen, entbunden; die anderen Vertragstaaten erhielten die Berechtigung, für den aus England eingeführten Zucker Ursprungszeugnisse zu verlangen, um die Einfuhr von Raffinade, die aus Prämienzucker hergestellt ist, zu verhindern. Auf Grund dieser Vorschrift ist in Deutschland angeordnet worden, daß der aus England eingeführte raffinierte Zucker von Ursprungszeugnissen begleitet werden muß.

Die Bestrebungen zur Schaffung eines »größerbritischen« Zollbundes erlangten festere Form durch folgende Beschlüsse einer Konferenz, die aus Anlaß der Krönung König Eduards VII. in den Monaten Juni bis August 1902 zu London von den Premierministern der Selbstverwaltungskolonien unter dem Vorsitze des Kolonialministers Chamberlain abgehalten wurde:

Das System der Zollbegünstigung, das Canada gegenüber dem Mutterland eingeführt hat, wird als allgemeine Richtschnur für die Handelspolitik der Kolonien untereinander und gegenüber dem Mutterland empfohlen.

Es wird angeraten, bei der Vergebung öffentlicher Arbeiten und Lieferungen für Behörden die Angehörigen des Mutterlandes und der Kolonien vor den Ausländern zu bevorzugen.

Die britische und koloniale Schiffahrt soll nach jeder Richtung begünstigt und gefördert werden, namentlich auf dem Gebiete der Schiffahrtsgebühren und durch Staatsbeihilfen.

Wiederum verwirklichte diese Anregungen zuerst Canada, indem es vom 5. Oktober 1902 ab zur Küstenschiffahrt zwischen canadischen Häfen nur noch britische Schiffe zuließ.

Zurückgekehrt von einer Reise nach den britischen Besitzungen in Südafrika, die Chamberlain im November 1902 unternommen hatte, sprach er offenbar unter der Wirkung der auf dieser Reise gewonnenen Eindrücke am 15. April 1903 in Birmingham in einer öffentlichen Rede seine Meinung dahin aus, der Niedergang des britischen Handels sei nur durch das Verlassen des Freihandels und durch den Übergang zur Schutzzollpolitik aufzuhalten. Auch die vom Ausland in England einzuführenden Nahrungsmittel seien mit Zöllen zu belegen, die Erzeugnisse der Kolonien dagegen freizulassen. Wenn so verfahren werde, würden die Kolonien bereit sein, die Erzeugnisse des Mutterlandes vor denen der fremden Staaten zollpolitisch zu begünstigen. Ein derartiges Zollbündnis verbinde die Kolonien enger mit dem Mutterland und fördere die Festigkeit des britischen Weltreichs. Die hierdurch von Chamberlain eingeleitete schutzzöllnerische Bewegung führte im Parlament und im Lande zu den erregtesten Erörterungen. Ein tiefgehender Zwiespalt entstand auch im Kabinett, und so sehr sich auch der Premierminister Balfour um den Frieden bemühte, ließ sich doch der Bruch auf die Dauer nicht verhindern. Im September 1903 erklärten Chamberlain und gleichzeitig vier seiner Gegner ihren Austritt aus dem Ministerium.

Nun, durch keine amtlichen Rücksichten mehr gehindert, entfesselte Chamberlain eine außerordentlich lebhafte Bewegung für den Übergang zur Schutzzollpolitik, eine Bewegung, die in der Wirtschaftsgeschichte in ähnlicher Weise mit dem Namen Joseph Chamberlain verbunden bleiben wird, wie die Freihandelsbewegung mit dem Namen Richard Cobden verknüpft ist.

Zunächst suchte Chamberlain durch Gründung zweier schutzzöllnerischer Vereine: der »Protectionist League« und der »Tariff League« auf die Gewerbetreibenden und gewerblichen Arbeiter zu wirken. Den Gewerbetreibenden gegenüber betonte er, der Gewerbefleiß Deutschlands sei unter dem Einflusse der Schutzzollpolitik unzweifelhaft gewaltig erstarkt; der Wettbewerb der »Made in Ger-

many-Waren« mache sich mehr und mehr fühlbar und bedrohe den englischen Gewerbefleiß. Den Arbeitern stellte Chamberlain in Aussicht, daß die infolge der Zollbelastung des Getreides unzweifelhaft eintretende Verteuerung der Lebensmittel durch reichere Arbeitsgelegenheit und durch Steigerung der Löhne wettgemacht werden würde; außerdem bemerkte er, die Zolleinnahmen würden die Möglichkeit bieten, eine sozialpolitische Gesetzgebung großen Stiles nach deutschem Muster zu schaffen.

Auf den lebhaftesten Widerstand stießen Chamberlains Pläne im Parlament; die Liberalen und selbst viele Konservative sprachen sich entschieden gegen die Aufhebung des Freihandels aus. Auch der Cobdenklub, der 1866 zur Verbreitung der freihändlerischen Lehren Cobdens gegründet worden war (Archiv 1898, S. 433), erwachte zu neuem Leben, nahm den Kampf gegen Chamberlain auf und veranlaßte die Vertreter der englischen Arbeitervereinigungen zu einer großartigen Kundgebung gegen die Nahrungsmittelzölle. Als Helfer traten dem Cobdenklub zur Seite eine Free Trade Union, eine Womens Free Trade Union und als Vertreterin der freihändlerischen Konservativen die Unionist Free Trade League.

Die englische Handelsstatistik der nächsten Jahre schien den Freihändlern Recht zu geben: seit 1903 nahm die Ausfuhr bedeutend zu, und zwar war dies nicht etwa allein dem regeren Verkehr mit den Kolonien zu danken; auch der Handel nach den fremden Ländern wuchs beträchtlich. Die für den Handel nach unserem Vaterland in Betracht kommenden Zahlen sind folgende:

| | | |
|---|---|---|
| 1901 | 552,8 | Millionen Mark, |
| 1902 | 557,3 | - - |
| 1903 | 594,0 | - - |
| 1904 | 614,9 | - - |
| 1905 | 718,3 | - - . |

Die Gährung, die durch Chamberlains Bestrebungen hervorgerufen worden war, wirkte im Kabinett auch nach dem Ausscheiden Chamberlains und seiner Hauptgegner zersetzend weiter; in einzelnen Ministerien gehörte der Minister der schutzzöllnerischen, der Unterstaatssekretär der freihändlerischen Richtung an. Dieser Widerstreit der Meinungen veranlaßte Balfour, am 4. Dezember 1905 sein Amt niederzulegen. Das nunmehr von dem Führer der Freihändler und Liberalen Campbell-Bannermann gebildete neue Ministerium begann seine Tätigkeit mit der Auflösung des Parlaments.

Die 1906 vollzogenen Neuwahlen bekundeten den Willen der Mehrheit des englischen Volkes, an der bisherigen Wirtschaftspolitik festzuhalten; sie ergaben nämlich eine freihändlerische Mehrheit, bestehend aus den Liberalen und der Arbeiterpartei. Die konservativ-unionistische Minderheit wählte zu ihrem Führer Balfour, der sich inzwischen rückhaltlos für das Chamberlainsche Schutzzollprogramm ausgesprochen hatte.

Auf der Kolonialkonferenz, die 1902 in London getagt hatte, war beschlossen worden, solche Konferenzen regelmäßig zu wiederholen. Die nächste tagte vom 15. April bis 14. Mai 1907, und zwar wiederum in London unter dem Vorsitze des Kolonialministers. Daran beteiligten sich die Premierminister, also die Leiter der Mehrheitsparteien, der sieben Selbstverwaltungskolonien: Canada, Neufundland, Australien, Neu-Seeland, Capkolonie, Transvaal und Natal, sowie ein Vertreter des Kaiserreichs Indien. Außer mit rein politischen Angelegenheiten beschäftigte sich die Konferenz besonders mit der Frage der im britischen Weltreich einzuführenden Vorzugszölle für Waren großbritischen Ursprungs. Namentlich die Vertreter des australischen Bundesstaats (Common-

wealth of Australia), Neu-Seelands und der Capkolonie traten lebhaft dafür ein. Widerspruch erhoben jedoch die Vertreter Indiens, indem sie bemerkten, die schutzzöllnerischen Länder Europas gehörten zu den besten Kunden Indiens; sie würden Vergeltung üben, wenn ihre Waren bei der Einfuhr in Indien ungünstiger behandelt würden als die britischen. Auch der Schatzsekretär Asquith war der Ansicht, daß das Ausland die Bevorzugung britischer Waren mit der Entziehung der Meistbegünstigung beantworten werde; namentlich sei dies von Deutschland zu befürchten, das nächst Indien der beste Abnehmer britischer Erzeugnisse sei. Die Regierung lehne die Durchbrechung des Freihandelsystems entschieden ab; der Handel zwischen Mutterland und Kolonien müsse auf andere Weise, z. B. durch Verbesserung der Postbeförderung, der Einrichtungen für den Reise- und Güterverkehr, gefördert werden.

Es ist hierbei zu bemerken, daß das Zollsystem Indiens freihändlerisch gestaltet ist. Es werden dort hohe Finanzzölle für Salz, Petroleum und Spiritus, ferner niedrige, von etwa 5 v. H. des Wertes, für eine Reihe von Einfuhrwaren und endlich ein Finanzzoll von $3^1/_2$ v. H. für Baumwollwaren erhoben. Damit nun selbst dieser kleine Zoll nicht als Schutzzoll wirken kann, was das Mutterland im Interesse der Baumwollindustrie Lancashires zu verhüten sucht, ist auf die in Indien erzeugten Baumwollwaren eine innere Ausgleichsabgabe von ebenfalls $3^1/_2$ v. H. des Wertes gelegt worden. In Indien ist übrigens eine starke Strömung zugunsten einer Schutzzollpolitik vorhanden; England hält indes dort kraft seiner Herrschergewalt das Freihandelsystem aufrecht.

Die südafrikanischen Kolonien Capland, Natal, Oranjeflußkolonie und Transvaal haben sich 1903 zu einem südafrikanischen Zollbunde zusammengeschlossen, der sich 1910 zu einem Bundesstaate weiterentwickelt hat. Wie in den übrigen britischen Selbstverwaltungskolonien herrscht auch im südafrikanischen Staatenbund ein strenges Schutzzollsystem; das Mutterland hat jedoch für seine Einfuhr eine Ermäßigung des Generaltarifs um 25 v. H. durchgesetzt.

Nachdem auf der Kolonialkonferenz von 1907 die Einführung von Vorzugszöllen im britischen Reiche für Waren britischer Herkunft abgelehnt worden war, ging der australische Bundesstaat, gestützt auf seine handelspolitische Selbständigkeit, allein vor, und zwar beschlossen im August 1907 Senat und Abgeordnetenhaus in Melbourne ein neues Zolltarifgesetz, wodurch eine wesentliche Erhöhung der Zollsätze herbeigeführt und die Vorzugsbehandlung britischer Waren festgesetzt worden ist. Diese Begünstigung besteht in einer Verminderung des allgemeinen Wertzolls um 5 bis 10 v. H. zugunsten des Vereinigten Königreichs. Da aber die eingetretene Erhöhung der Sätze des Generaltarifs wesentlich größer als 5 bis 10 v. H. war, so wirkt der neue Zolltarif auch gegenüber den englischen Waren, die den größten Teil der Einfuhr des australischen Bundesstaats ausmachen, als starker Zollschutz, was von den gesetzgebenden Körperschaften in Melbourne im Interesse der Finanzen und des Gewerbefleißes des Bundesstaats beabsichtigt worden war.

In England ist beobachtet worden, daß der Rückgang der wirtschaftlichen Verhältnisse stets zur Förderung der schutzzöllnerischen Bestrebungen, die Besserung der Wirtschaftslage dagegen zur Stärkung der entgegengesetzten handelspolitischen Anschauungen geführt hat. Das Jahr 1908 war überall ein solches wirtschaftlichen Niederganges, auch in England; er begünstigte dort wiederum die schutzzöllnerische Richtung. Der zunehmende Steuerbedarf und die damit verbundene Notwendigkeit, neue Finanzquellen zu erschließen, schien selbst einzelne Mitglieder des liberalen Ministeriums, dessen Leitung am 5. April 1908 für den erkrankten Campbell-Bannermann vom Schatzsekretär Asquith übernommen worden war, in ihren freihändlerischen Anschauungen wankend zu

machen. Asquith brachte jedoch die schutzzöllnerischen Bestrebungen einigermaßen zum Schweigen.

Das Anwachsen der schutzzöllnerischen Strömung zeigte sich auch in der am 1. Januar 1908 in Kraft getretenen neuen Patentakte vom 28. August 1907. Danach kann jedermann frühestens 4 Jahre nach dem Datum des Patents oder mindestens 1 Jahr nach der Annahme des Gesetzes bei dem Patent-Comptroller die Zurücknahme eines Patents mit der Begründung beantragen, daß der patentierte Gegenstand oder das patentierte Verfahren ausschließlich außerhalb des Vereinigten Königreichs hergestellt oder ausgeführt werde. Das Gesetz zwingt also jeden Patentinhaber, sein Patent nach Ablauf der bezeichneten Fristen in angemessenem Umfang in England selbst auszubeuten, wenn er der Gefahr vorbeugen will, daß es für kraftlos erklärt wird.

Der Erlaß des neuen Patentgesetzes ist mit der Absicht begründet worden, den gewerblichen Arbeitern Englands vermehrte Arbeitsgelegenheit zu schaffen. Da das Gesetz bei den deutschen Gewerbetreibenden lebhafte Beunruhigung erregte, wurden von ihnen bei der Reichsregierung Vergeltungsmaßregeln beantragt. Solche sind aber schon aus dem Grunde ausgeschlossen, weil das deutsche Patentgesetz vom 7. April 1891 im § 11 eine ähnliche Vorschrift über die Ausbeutung von Patenten im Inland enthält wie das englische.

Vermutet wird, die englische Bestimmung sei namentlich gegen die deutsche chemische Industrie gerichtet, um deren Weltmonopol zu brechen. Nun ist es zweifellos, daß in keiner Technik die strenge Wissenschaft größere Bedeutung hat, daß in keiner durch einfachen, praktischen Scharfblick weniger zu erreichen ist, als in der chemischen Technik. Deutschland hat aber in der chemischen Technologie dank seinen Universitäten, technischen Hochschulen und anderen technischen Lehranstalten einen gewaltigen Vorsprung vor anderen Ländern erreicht, namentlich auch vor England, wo von jeher die Praxis höher bewertet worden ist als die Wissenschaft. Ein solcher Vorsprung läßt sich nicht leicht wieder einholen, namentlich nicht auf dem Wege patentrechtlicher Vorschriften.

Unter der Ausfuhr Deutschlands von Erzeugnissen der chemischen Industrie stehen die Anilin- und andere Teerfarbstoffe obenan; der Wert der von Deutschland nach Großbritannien ausgeführten Mengen solcher Farben hat betragen:

| | | |
|---|---|---|
| 1905 .............. | 16,5 | Millionen Mark, |
| 1906 .............. | 18,1 | - - |
| 1907 .............. | 19,9 | - - |
| 1908 .............. | 17,3 | - - . |

Der Rückgang im Jahre 1908 scheint nur vorübergehend gewesen zu sein; jedenfalls hat im Jahre 1909 die Ausfuhr von Anilin usw. nach England wieder erheblich zugenommen (Berliner Jahrbuch, Jahrg. 1909, 1. Bd., S. 63). Die genaue Zahl lag beim Abschlusse dieses Aufsatzes — Juni 1910 — noch nicht vor.

Es ist übrigens bemerkenswert, daß die Angehörigen des Deutschen Reichs in den Hauptkulturstaaten Europas weitaus die meisten Auslandspatente besitzen und in dieser Hinsicht auch die Engländer weit überflügelt haben. Im Jahre 1905 sind von den Engländern in Deutschland nur 590, von den Deutschen in England dagegen 2519 Patente erworben worden (Wörterbuch der Volkswirtschaft von Elster, 2. Aufl., 2. Bd., S. 623).

Das Budget Englands für 1909 schloß, hauptsächlich infolge der gewaltigen Aufwendungen für die Altersversicherung der Arbeiter und für die Flotte, mit einem Fehlbetrage von 17 Millionen Pfund Sterling. Die zur Deckung dieses Fehlbetrags von der Regierung vorgeschlagene Erhöhung verschiedener direkter

und indirekter Steuern stieß, namentlich soweit es sich um die Erhöhung der Grundsteuer und der Wertzuwachssteuer handelte, auf den Widerspruch der Mehrheit des Oberhauses und der Minderheit des Unterhauses. Die Lords verlangten, der Fehlbetrag sollte im Wege einer Tarifreform, d. h. durch Einführung von Schutzzöllen, gedeckt werden, während die freihändlerische Mehrheit des Unterhauses diesen Vorschlag entschieden ablehnte. Der Streit führte schließlich dazu, daß das Oberhaus im November 1909 die Weiterberatung des Budgets verweigerte. Da die Regierung nun genötigt war, das Urteil des Volkes durch Neuwahlen einzuholen, wurde das Unterhaus am 10. Januar 1910 aufgelöst.

In dem überaus heftigen Wahlkampfe, der nunmehr entbrannte, spielte neben Flottenfragen der Wettbewerb Deutschlands auf dem Weltmarkt eine große Rolle. Die Schutzzöllner malten dabei die Wirkungen des deutschen Schutzzollsystems in den glänzendsten Farben, während die Freihändler ein düsteres Bild von der Armut und den Entbehrungen der deutschen Arbeiter entwarfen.

Wie sich die Zusammensetzung der Parteien in dem am 15. Februar 1910 zusammengetretenen Unterhause gegenüber der vorherigen Zusammensetzung gestaltet hat, zeigt die nachstehende Gegenüberstellung:

| | Ende 1909*) | Vom 15. Februar 1910 ab**) |
|---|---|---|
| Liberale | 360 | 274 |
| Arbeiterpartei | 54 | 41 |
| Irische Nationalisten | 83 | 82 |
| Unionisten | 173 | 273 |
| | 670 | 670. |

Die Zusammensetzung des Unterhauses hat sich also bei den letzten Wahlen erheblich zugunsten der überwiegend schutzzöllnerisch gesinnten Unionisten verschoben.

Diese Gestaltung der Dinge benutzte Austen Chamberlain, der Sohn Joseph Chamberlains, um am 23. Februar 1910 im Unterhaus einen Antrag, betreffend die Tarifreform und die Gewährung von Vorzugszöllen für die Einfuhr aus den Kolonien, einzubringen; er begründete ihn damit, daß die Arbeitslosigkeit ein dauerndes Übel geworden sei, woran Englands öffentliches Leben kranke. Unterstützt wurde Austen Chamberlain von Balfour. Der Minister Runciman bestritt jedoch die wohltätige Wirkung einer Tarifreform, und der Schatzkanzler Lloyd George behauptete, in England sei der Arbeitslohn höher, der Lebensunterhalt billiger und die Arbeitszeit kürzer als in irgendeinem anderen Lande. Gemeint war dabei besonders Deutschland. Chamberlains Antrag wurde schließlich mit 285 gegen 254 Stimmen abgelehnt. Dabei enthielten sich die Iren der Abstimmung, während die Arbeiter gegen den Antrag stimmten.

Im Zollkriege zwischen Canada und Deutschland eröffneten sich 1909 Friedensaussichten. Der canadische Finanzminister erklärte nämlich im vergangenen Jahre, jeder Vorschlag Deutschlands zur Beilegung des Zollkriegs werde eingehend erwogen werden. Nicht ohne Einfluß hierauf scheint das handelspolitische Verhältnis Canadas zu den Vereinigten Staaten von Amerika geblieben zu sein, die verlangen, daß Canada keinem anderen Lande, auch dem Mutterlande nicht, irgendwelche Zollbegünstigungen gewähren soll, die nicht auch ihnen selbst zugestanden würden. Will Canada einen Zollkrieg

*) Gothaischer Hofkalender, 1910, S. 755.
**) Reichsanzeiger, 1910, Nr. 39.



mit dem mächtigen Nachbarreiche vermeiden, so muß es die Begünstigung Englands und der britischen Kolonien, die der Grund des deutsch-canadischen Zollkriegs war, aufheben.

In Montreal ist am 15. Februar 1910 ein neues Handelsabkommen zwischen Deutschland und Canada abgeschlossen worden. Gleichzeitig hat der Generalgouverneur von Canada eine Verordnung erlassen, wodurch mit Wirkung vom 1. März ab die bis dahin für deutsche Erzeugnisse bei der Einfuhr in Canada erhobenen Zuschlagzölle aufgehoben worden sind. Damit ist der Zollkrieg zwischen beiden Ländern beendigt worden.

In England wird heute die Fahne des Freihandels von drei einflußreichen Interessentenkreisen hochgehalten: von den Großbanken, weil sie annehmen, durch den Übergang des Vereinigten Königreichs zum Schutzzollsystem könnte London seine Bedeutung als Geldmarkt der Welt verlieren, von der Arbeiterschaft, die eine Steigerung der Kosten des Lebensunterhalts durch die Nahrungsmittelzölle fürchtet, von der Baumwollindustrie Lancashires, die bei ihrer die gleichartige Industrie aller Länder überragenden Bedeutung des Schutzzolls nicht bedarf, vielmehr eine damit verbundene Steigerung der Löhne fernzuhalten trachtet. (Am 1. März 1910 betrug die Zahl der vorhandenen Baumwollspindeln:

| | |
|---|---|
| in der Welt | 128 243 785, |
| darunter in Großbritannien | 53 471 897, |
| in Deutschland | 9 881 321.) |

Ungeachtet des Widerstandes, den diese drei Gruppen dem Schutzzollsystem entgegensetzen, hat in England der Gedanke, das Weltreich mit einem Walle von Schutzzöllen zu umgeben, seit dem Ende des vorigen Jahrhunderts unzweifelhaft mehr und mehr Boden gewonnen, und es ist nicht ausgeschlossen, daß der Gedanke der »größerbritischen« Commercial Union in nicht zu ferner Zeit verwirklicht werden wird. Dies könnte die Staaten des europäischen Festlandes, soweit sie einen regen Handelsverkehr mit England und den britischen Kolonien unterhalten, veranlassen, sich ebenfalls zollpolitisch zu einigen, um der Commercial Union ein Gegengewicht zu bieten. Damit würde dann ein älterer Gedanke, zu dessen Förderung im Jahre 1904 in Berlin der »Mitteleuropäische Wirtschaftsverein« gegründet worden ist, zur Tat werden.

Aber selbst dann, wenn es nicht gelingen sollte, die Festlandstaaten zu einem Zollverbande zusammenzuschließen, würde Deutschland von einer grundsätzlichen Änderung der britischen Zollpolitik nichts zu fürchten haben. Das Hauptabsatzgebiet der Industrie eines Landes bleibt stets dessen innerer Markt. Bei der starken Zunahme und der wachsenden Wohlhabenheit des deutschen Volkes wird die deutsche Industrie immer ausgiebige Gelegenheit haben, den größten Teil ihrer Erzeugnisse in Deutschland selbst abzusetzen. Überdies ist die Spannkraft der deutschen Volkswirtschaft, dank der überreichen Fülle physischer und sittlicher Kräfte, über die unser Vaterland verfügt, so groß, daß das Vordringen des deutschen Gewerbefleißes auf dem Weltmarkte durch britische Zollschranken zwar vorübergehend gehemmt, aber nicht aufgehalten werden kann.



# Norwegen.

Von H. Klär, Ober-Postinspektor in Berlin.

Norwegen liegt ungefähr unter der nämlichen geographischen Breite wie das unter ewigem Schnee und Eis begrabene Grönland und wie die kältesten Teile Sibiriens. Trotzdem ist es ein altes und vollständig bewohntes Kulturland, in dessen nördlichsten Teilen noch Ackerbau getrieben wird und sich lebhafte, wenn auch nur kleine Städte gebildet haben. Die Bevölkerung Norwegens ist im 19. Jahrhundert trotz der andauernden zahlreichen Auswanderung ungemein stark gewachsen; sie betrug 1815: 885 431, 1900 dagegen 2 221 477 Seelen. Heute hat Norwegen rund 2 231 000 Einwohner, d. h. etwa 7 auf 1 qkm. Die jährliche Zunahme belief sich im 19. Jahrhundert auf 0,9 v. H. Die Norweger sind vortreffliche Seeleute und vielleicht die besten Lotsen der Welt, wodurch sich die außerordentliche Entwicklung der norwegischen Schiffahrt erklärt. Die Masse der Bevölkerung betreibt indes Ackerbau. Im Norden Norwegens haben sich Finnen und Lappen niedergelassen, die von ihren Renntierherden leben oder Fischerei treiben.

Norwegen ist zwar gebirgig, besitzt aber keine eigentlichen Gebirgsketten. Es ist vielmehr ein durch Meeresbuchten gegliedertes und zerschnittenes Tafel- oder Hochland mit kristallinischen Gesteinen: Granit, Gneis und Schiefer. 76 v. H. des Landes besteht aus unfruchtbarem Boden, 21 v. H. aus Wald, 2,9 v. H. aus Ackerland und Wiesen. Das Gebirge erreicht in einer Enfernung von 100 bis 200 km von der Küste des Atlantischen Ozeans seine größte Höhe; die Wasserscheide liegt nur an einzelnen Punkten niedriger als 1000 m. Die norwegische Küste ist eine Fjordküste. Unter einem Fjord versteht man in Norwegen jede Meeresbucht. Mit dem Worte verbindet man in anderen Sprachen die Vorstellung einer sehr langen, im Verhältnis zur Länge schmalen und von hohen, steilen Bergwänden eingesäumten Einbuchtung des Meeres. Die innersten Verzweigungen der Fjorde sind am engsten; weiter auswärts, nach dem Atlantischen Ozeane hin, werden die Fjorde breiter. Die Bergumrahmung wird niedriger und weniger geschlossen. Queröffnungen, sogenannte Fjordstraßen, stellen Verbindungen mit Nachbarfjorden her und schneiden einzelne Landstücke als Inseln ab. Der Küstenstrich selbst besteht nur aus Inseln, zu Tausenden nebeneinander. Nur an wenigen Stellen der 3000 km langen norwegischen Küste tritt das Festland an die offene See heran. An den äußersten Inseln branden die Wogen des Ozeans, hinter den Inseln gehen die Wellen kaum höher als auf den großen Alpenseen.

Einen der wichtigsten Nahrungszweige (in manchen Gegenden den einzigen) für die Küstenbewohner bildet die Fischerei, und zwar die große Seefischerei, die von der Post- und Telegraphenverwaltung im umfangreichen Maße durch telegraphische Nachrichten über die Fischzüge, durch Wetterberichte u. dgl. m. unterstützt wird. Am einträglichsten ist der Fang des Frühlingsdorsches. An den Lofoten wurden 1906 etwa 18 Millionen Stück dieser Fische von 30 000 Fischern mit 6000 Booten gefangen und dann teils als Tor- oder Stockfisch, teils als Klippfisch zubereitet. Der Wert der hier gefangenen Fische beträgt 7 bis 8 Millionen Kronen. Insgesamt werden durchschnittlich jährlich 40 bis 60 Millionen Winter- und Frühlingsdorsche im Werte von 13 bis 19 Millionen Kronen gefangen. In der Fischerei betätigen sich etwa 70 000 Personen mit 16 000 Booten. Von nicht geringerer Bedeutung ist der Fang der Frühlingsheringe. Der Ertrag der gesamten Heringsfischerei läßt sich jährlich auf 1 bis 2 Millionen Hektoliter im Werte von 7 bis 9 Millionen Kronen veranschlagen. Der Wert der Ausfuhr belief sich 1902 an frischen Fischen auf 1 412 000,

an Stockfischen auf 9 382 000, an Klippfischen auf 14 902 000, an Heringen auf 3 000 000 und an anderen gesalzenen Fischen auf 4 568 000 Kronen. Einen hohen Rang unter den Erwerbsquellen Norwegens nimmt auch der Bergbau ein, der besonders Silber, Eisen, Kupfer und Kobalt liefert. Die gesamte Hüttenerzeugung betrug 1903: 1 382 880 kg Metall. Die meisten der früher sehr zahlreichen Eisenwerke haben indes wegen des starken Steigens der Holzpreise ihre Tätigkeit eingestellt. Neuerdings sind aber in Finnmarken wieder reiche Eisenerzlager in Betrieb genommen worden.

Die Industrie ist zwar noch nicht sehr weit vorgeschritten, gewinnt aber dauernd an Bedeutung. Sie hat sich erst im letzten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts zur Fabrikindustrie entwickelt und umfaßte 1895: 1910 Fabriken mit 58 900 Arbeitern und Beamten, eine Zahl, die sich gegenwärtig auf 75 000 Köpfe erhöht hat. Die wichtigsten Industriezweige sind die Holz-, Maschinen-, Papier-, Nahrungsmittel- und Metallindustrie, die chemische Industrie, die Industrie in Erden und Steinen usw. Besonders eifrig wird der Schiffbau betrieben. Im Jahre 1904 wurden 78 Dampf- und Segelschiffe zu 75 000 R.T. und mit einer Maschinenstärke von 34 000 PS erbaut. Bei weitem wichtiger als die Industrie sind aber Handel, Schiffahrt und Verkehr. Der Handel mit dem Ausland ist äußerst lebhaft und in beständiger Zunahme begriffen. Die Hauptgegenstände der Ausfuhr sind die Erzeugnisse der Waldwirtschaft und der Fischerei (zusammen 72,8 v. H. der Gesamtausfuhr), außerdem Talg, Öl, Häute, Haare, Webe- und Spinnstoffe, Papier, Mineralien und Rohstoffe. Zur Einfuhr kommen Kolonialwaren, Branntwein, Spiritus, Wein, Garn, Koks, Kohlen, rohe und halbverarbeitete Metalle, Wagen, Maschinen u. a. m. Die Haupteinfuhrländer sind Deutschland, Großbritannien, Schweden, Rußland, Dänemark, Belgien, Niederland und Vereinigte Staaten von Amerika, während in der Ausfuhr Großbritannien, Deutschland, Niederland, Schweden, Spanien, Dänemark, Frankreich und Algier an der Spitze stehen. Die wichtigsten Handelstädte Norwegens sind Bergen und Kristiania. Außer ihnen gibt es noch eine Reihe kleinerer, aber ebenfalls recht lebhafter Handelstädte. Der Wert der Einfuhr wurde 1904 auf 289 Millionen Kronen, der der Ausfuhr auf 175,9 Millionen Kronen berechnet. Norwegen verliert also jährlich bei dem auswärtigen Handel über 110 Millionen Kronen. Dieser bedeutende Ausfall wird aber mehr als ersetzt durch die Erträgnisse der Schiffahrt; denn überall, nicht nur in den europäischen, sondern auch in den entferntesten, vor allem in den ostasiatischen Gewässern ist eine große Zahl norwegischer Schiffe in der Frachtschiffahrt beschäftigt. Die norwegische Kauffahrteiflotte bestand 1904 aus 7320 Fahrzeugen zu 1 451 425 R. T. mit einer Besatzung von 50 553 Mann (darunter 1477 Dampfschiffe zu 642 657 R. T.). Nächst England, Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika hat das kleine Norwegen die größte Kauffahrteiflotte; im Verhältnis zur Einwohnerzahl steht die norwegische Flotte sogar als die erste da. Für den Verkehr mit der Ostsee, dem Kattegat und dem Skagerrak kommen außer den schwedischen und einigen deutschen Schiffen vor allem die dänischen der Forenede Dampskibsselskab in Betracht. Der große atlantische Küstenverkehr Norwegens, einschließlich der Überfahrt nach Hamburg, ist fast ganz in den Händen der beiden Gesellschaften Bergenske und Nordenfjeldske Dampskibsselskab, deren Dienst nach gemeinschaftlichem Fahrplane geregelt ist. Sitz der ersten ist Bergen, der der zweiten Drontheim. Die Fjorddampfer gehören kleineren Gesellschaften; sie sind gut eingerichtet und legen ihre Fahrten meistens im Anschluß an die Fahrten der Hauptlinien zurück.

Der Verkehr Norwegens wird gefördert und erleichtert durch die vielen tiefen Meereseinschnitte und vortrefflichen Häfen, wodurch eine regelmäßige

Dampfschiffahrt nach allen Seestädten von der schwedischen Grenze am Skagerrak bis zur russischen am Eismeer ermöglicht worden ist. Weiter im Inneren dienen dem Verkehr ferner die ausgedehnten Fjorde an der Westküste sowie mehrere große Landseen und künstliche Wasserstraßen in den östlichen Gegenden. Die Länge der Landstraßen, die in recht guter Beschaffenheit hergestellt werden, betrug 1905 etwa 29 000 km, die der Eisenbahnen dagegen nur 2458 km. Der Verkehr zwischen der atlantischen Küste und dem inneren Norwegen ist fast durchweg schwierig. Von den Fjorden ziehen sich steile, kurze Schluchten hinauf zur Hochfläche, dem Fjeld. Nur wenige von ihnen sind für Verkehrsanlagen zu gebrauchen. Zur Ostsee und zum Kristianiafjord leiten lange, breite, streckenweise von Seen erfüllte Täler hinab. Die Wasserscheiden liegen fast stets auf dem unwirtlichen Fjeld, d. h. höher als die Kulturflächen. Die Zahl der fahrbaren Verbindungen ist überaus gering, viel geringer als z. B. in den Alpen, die daher trotz fast doppelter Höhe kein so bedeutendes Verkehrshindernis bilden wie das norwegische Fjeld.

Die bequemste Überlandverbindung von Kristiania nach dem Atlantischen Ozean ist die östlichste, gleichzeitig aber auch die längste. Sie führt von Kristiania fast unmittelbar nach Norden, an dem unweit Kristiania mündenden Glommen aufwärts und zuletzt an der sich in den Drontheimer Fjord ergießenden Gula abwärts. Ihr höchster Punkt liegt auf der Wasserscheide der beiden Flüsse, 670 m über dem Meeresspiegel. Da das Gelände keine übermäßigen Schwierigkeiten entgegensetzte, legte man mehrere, in gleicher Richtung verlaufende Fahrstraßen an, die sich bald einander nähern, bald voneinander entfernen. Der nächste, westlicher gelegene Übergang ist schon höher und rauher. Er ist geschichtlich wohlbekannt und führt im Gudbrandsdal am Lougen aufwärts zum Dovrefjeld (1000 m hoch), von hier ebenfalls zur Gula abwärts nach Drontheim. Aus dem Gudbrandsdal geht ein zweiter, wieder bequemerer Übergang in das Romsdal und nach Molde und ein dritter längs der Otta zum Geirangerfjord mit einer Abzweigung nach dem Nordfjord. Weiter südwärts, wo das Gebirge immer höher wird, gibt es dann nur noch zwei Straßen. Die eine geht westlich vom Sognefjord aus und erreicht das Tiefland entweder durch das Hallingdal oder das Valders. Die andere geht westlich vom Hardanger aus und führt durch die Landschaft Telemarken an den Kristianiafjord. Es gibt also auf mehr als 500 km Länge nur sechs fahrbare Übergänge vom Inneren Norwegens nach der atlantischen Küste.

Der Eisenbahnbau ist in Norwegen mit großen Schwierigkeiten und mit ungeheueren Kosten verknüpft. Daher ist das Eisenbahnnetz im ganzen, namentlich auch im Vergleich zu den Landstraßen, wenig entwickelt. Es setzt sich aus folgenden Linien zusammen: (Kopenhagen–Gotenburg–) Kornsjö–Kristiania, Kristiania–Hamar–Otta, Kristiania–Hamar–Drontheim, Kristiania–Charlottenberg (-Stockholm), Kristiania - Eina - Gjövik, Kristiania - Eina–Fagernäs, (Stockholm–)Storlien–Drontheim, $\frac{\text{(Stockholm–)}}{\text{Drontheim–}}$ Riksgränsen–Narvik, Kristiania–Drammen–Skien, und endlich der kürzlich vollendeten Bahn Bergen–Voß–Gulsvik–Kröderen–Kristiania, über deren Bau und Linienführung wir im Archiv 1910, S. 44 ff., berichtet haben. Gerade diese Bahn hat uns recht deutlich gezeigt, welche Anforderungen der norwegische Bahnbau u. U. an die Arbeitskraft und die Geschicklichkeit der Erbauer, an die Technik sowie an die Finanzen des Landes stellt. Außer den genannten sind noch einige kleinere Bahnen vorhanden, die aber für den großen Verkehr nicht in Betracht kommen. Wenn die Eisenbahn das Gebirge überschreiten muß, so geschieht dies nach Möglichkeit auf den oben bezeichneten Straßen. Die Fahrgeschwindigkeit ist wegen der vielen und starken Steigungen sowie der dem Eisenbahn-

verkehr vielfach drohenden Gefahren (Stein-, Lawinensturz usw.) nur mäßig. Die Einrichtungen und der Betrieb der norwegischen Bahnen entsprechen im allgemeinen den unserigen. Schmalspurbahnen (Spurweite 1 m) führen meist nur die zweite und dritte Wagenklasse.

Bei der eigenartigen geologischen Beschaffenheit Norwegens ist man für weite Strecken auf Wagenfahrten angewiesen. Die neueren Staatsstraßen sind vortrefflich. An der Verbesserung der übrigen Fahrwege wird gearbeitet. Auf den älteren Straßen gibt es aber oft erstaunlichen Wechsel von Steigung und Senkung (die norwegische Sprache bezeichnet diese Wege als »bakket«, d. h. hügelig). Pferde und Wagen erhält man auf den fast immer mit einer Gastwirtschaft verbundenen Skydsstationen, die 10 bis 12 km voneinander entfernt sind, neuerdings auch in zahlreichen anderen Gasthöfen. An den wichtigeren Straßen gibt es nur feste Stationen, wo der Stationshalter stets eine Anzahl Pferde bereithält, so daß man im allgemeinen auf Weiterbeförderung innerhalb einer halben Stunde rechnen kann. In abgelegeneren Gegenden ist man zum Teil noch auf sogenannte Ansagestationen angewiesen, wo die Pferde oft erst von der Weide herbeigeholt werden müssen. Nur eine wenigstens 3 Stunden vor der Ankunft, noch besser tags zuvor eintreffende Nachricht sichert hier raschere Beförderung. Auf der Station muß der Reisende seinen Namen sofort in das Tagebuch eintragen. Denn erst durch die Einschreibung erhält er ein Recht auf Beförderung. Im ganzen genommen, ersetzt dieses Fuhrwesen die regelmäßigen Posten oder Privatpostfahrten anderer Länder; sein Betrieb steht zum Teil unter staatlicher Aufsicht und ist im übrigen nach Staats- und Gewohnheitsrecht genau geregelt.

Das gewöhnliche Fuhrwerk ist die Stolkjaerre (Stuhlkarre), auch Skyds genannt. Sie kann zwei Reisende aufnehmen und hat meist noch einen besonderen Sitz für den Kutscher (der sonst auf dem Gepäck seinen Platz nimmt). Das alte nationale leichte Karriol, auf dem der Reisende mit gespreizten Beinen in einer Art Bocksessel sitzt, verschwindet mehr und mehr. Kleineres Reisegepäck wird auf dem Wagenboden zwischen den ausgestreckten Beinen des Reisenden untergebracht. Größeres Gepäck wird hinten aufgeschnallt. Mit Skyds legt man auf ebenen Wegen 8 bis 10 km in der Stunde zurück, bei Steigungen jedoch viel weniger. Bei der Verschiedenartigkeit der Wege ist es schwer, genaue Angaben über die Dauer einer Fahrt zu erlangen. Im allgemeinen kann man mit der Zurücklegung von 70 bis 80 km auf den Tag rechnen. Das Fahrgeld beträgt auf den festen Stationen 17 Öre für 1 km und eine Person, 26 Öre für zwei Personen. Bei starken Steigungen sowie auf den neuen Staatsstraßen kommen aber überall mehr Kilometer in Anrechnung, als die wirkliche Entfernung beträgt. Bei Entfernungen unter 5 km zahlt man für volle 5 km. Auf Ansagestationen kommen zum Fahrpreise noch 20 Öre für jedes Pferd hinzu. An Wartegeld hat man für 1 bis $2^1/_2$ Stunden den Betrag für 3 bis 10 km zu zahlen. Eine Wartezeit über $2^1/_2$ Stunden ist ausgeschlossen. Auf den großen Landstraßen durch Telemarken, das Gudbrandsdal u. a. nimmt man vielfach Wagen und auch Pferde für längere Strecken. Man fährt dann in der Regel zwar etwas langsamer als mit Pferdewechsel, doch pflegt der Unterschied nicht groß zu sein. Es fällt bei dieser Beförderungsart vor allem das unbequeme Gepäckumladen weg.

Auf den Fjorden und den Seen gibt es sogenannte Wasserkyds, für die ähnliche Bestimmungen gelten. Die Boote sind vier-, sechs- oder achtruderig. Für kürzere Strecken genügt ein Vierriemer, mit dem man etwa 6 km in der Stunde zurücklegt. Der Fahrpreis ist für eine oder mehrere Personen der gleiche. Die Ansage wird mit 7 Öre für den Mann und 6 Öre für das Boot berechnet.

# LITERATUR.

Untersuchungen über die Grundlagen und die Organisation des internationalen Zahlungsverkehrs der Post. Von E. L. Semmelroth. Inaugural-Dissertation zur Erlangung der staatswissenschaftlichen Doktorwürde. Gießen. Brühlsche Universitäts-Buch- und Steindruckerei. R. Lange 1910. 8°. 143 Seiten. Preis 2 Mark 10 Pf.

Die vorliegende Schrift behandelt einen Gegenstand, der bisher keine monographische Bearbeitung auf breiterer Grundlage erfahren hat. Der Verfasser hat sich vor allem bemüht, neben einer allgemeinen Übersicht über das zu behandelnde Gebiet das den verschiedenen Zweigen des internationalen postalischen Zahlungsverkehrs Gemeinsame sowie die besonderen Eigentümlichkeiten der Postverträge als Unterlagen eines nicht unbeträchtlichen Teiles des Welt-Zahlungsverkehrs hervorzuheben. Daß die Abhandlung nicht auf den reinen Zahlungsverkehr beschränkt worden ist, trägt zum leichteren Verständnisse des schwierigen Stoffes bei. Denn die für den Postzahlungsverkehr geschaffenen Grundlagen sind so innig mit dem Unterbau des gesamten internationalen Postdienstes überhaupt verwoben, daß ohne Zurückgehen auf diesen ein richtiges Verständnis der besonderen, für den Zahlungsverkehr getroffenen Einrichtungen kaum hätte erreicht werden können.

In den ersten drei Kapiteln bespricht der Verfasser die Grundlagen, den Umfang und die Einrichtung des internationalen Zahlungsverkehrs der Post und unterzieht die Wirkung dieser Einrichtung einer eingehenden kritischen Betrachtung. Dabei weist er u. a. darauf hin, daß es wünschenswert wäre, wenn in die Postverträge regelmäßig Abmachungen nach der Art von Meistbegünstigungsklauseln aufgenommen würden, damit Vorteile, die einem Vereinslande zugestanden werden, möglichst auch den anderen Weltpostvereinsländern zugute kommen können. Die besonders bemerkenswerten Kapitel 4, 5 und 7 handeln von dem Tarifwesen und dem Zentralabrechnungsverfahren im Weltpostvereinsverkehr. Namentlich das Kapitel 5 enthält in seinem ersten Teile bei der Besprechung des sogenannten »Finanzprinzips« wertvolle Betrachtungen über die bei Bemessung der Postgebühren zu berücksichtigenden Gesichtspunkte. Der Verfasser weist in diesem Abschnitte nach, daß theoretische Lehrsätze auf die praktische Gestaltung der Tarife keinen nennenswerten Einfluß auszuüben vermögen, weil der Posttarif jedes Landes ein einheitliches Gebilde für sich ist, »dessen Gefüge durch die Eigentümlichkeiten des Landes selbst, die historische und staatliche Entwicklung und die Notwendigkeit tunlichster Übereinstimmung mit den Posttarifen der übrigen Kulturländer bestimmt wird«. Kapitel 6 veranschaulicht in recht ausführlicher und klarer Weise das Abrechnungswesen im Weltpostverein. Dabei kommt der Verfasser allerdings, insbesondere soweit die Abrechnungen aus dem Postanweisungsverkehr in Betracht kommen, von seinem wissenschaftlich-theoretischen Standpunkt aus mehrfach zu Folgerungen und Behauptungen, die mit den Erfahrungen der Praxis im Widerspruch stehen. Beispielsweise sind seine Bemerkungen gegen die Anwendung des Pariwerts als Abrechnungskurs in den Abrechnungen nicht stichhaltig. Langjährige Erfahrungen haben gezeigt, daß der früher in Anwendung gebrachte mittlere Wechselkurs im allgemeinen dem Pariwerte der Goldmünzen der beteiligten

Länder sehr nahesteht, d. h. in dem einen Monate vielleicht sich wenig über ihn erhebt, im anderen Monate dagegen ebenso viel darunter geht. Aus diesem Grunde haben auf dem Washingtoner Postkongresse die Verwaltungen sich dahin geeinigt, in den Postanweisungsabrechnungen der größeren Einfachheit wegen — bei Anwendung des mittleren Wechselkurses mußte mit mehrstelligen Dezimalstellen gerechnet werden — den Pariwert der Goldmünzen als Abrechnungskurs zu Grunde zu legen. Diese Einigung wäre sicher nicht erfolgt, wenn die neue Berechnungsweise einen ungerechten Zahlungsausgleich zwischen schuldender und fordernder Verwaltung wirklich zur Folge hätte. Außerdem übersieht der Verfasser, daß nach Art. 6, 2 des Postanweisungsübereinkommens es den beteiligten Verwaltungen ausdrücklich vorbehalten ist, abweichende Vereinbarungen zu treffen. Solche abweichende Vereinbarungen bestehen auch in Wirklichkeit und werden künftig auch dann am Platze sein, wenn der mittlere Wechselkurs erheblich und längere Zeit unter Pari herabsinkt. In solchem Falle würden aber die Verwaltungen auch ihren Einzahlungskurs entsprechend herabsetzen, da das Publikum sonst vielfach die Banken zur Überweisung von Geldbeträgen in Anspruch nehmen würde. Daß bei Aufrechterhaltung der Bestimmung über den Pariwert als Abrechnungskurs die wirtschaftlichen Vorteile etwaiger Erniedrigungen der Wechselkurse unter die Pariwerte dem die Post benutzenden Publikum nicht zustatten kommen, wie Verfasser behauptet, ist also nicht zutreffend. Eine Änderung des Einzahlungskurses kann natürlich nicht in kurzen Zwischenräumen erfolgen; sie wird vielmehr nur dann am Platze sein, wenn der Börsenkurs eine gewisse erhebliche Änderung aufweist, die schon längere Zeit angehalten hat. Jede Änderung des Einzahlungskurses verursacht durch Herstellung neuer Umrechnungstabellen den Verwaltungen eine erhebliche Ausgabe für Druckkosten; außerdem erschwert sie die Prüfung der Einzelrechnungen, die immer eine größere Zahl von Postanweisungen aus früheren Monaten enthalten und deshalb nach einem anderen Kurse als dem zur Zeit gültigen umgerechnet wären. Aus diesem Grunde wäre es keineswegs ausführbar, wie Verfasser vorschlägt, etwa alle Viertel- oder Halbjahre einen neuen Einzahlungskurs festzusetzen. Ist die Verwaltung nach vorstehendem aber nicht in der Lage, in kurzen Zwischenräumen eine Änderung des Kurses folgen zu lassen, so ergibt sich hieraus nicht allein das Recht, sondern auch ihre Pflicht, den Einzahlungskurs in einer gewissen Höhe über dem Börsenkurse zu halten, um schon bei geringfügigen Schwankungen sich vor Verlusten zu schützen. Die vom Verfasser gehegte Besorgnis, daß einzelne Länder den Kurs für einzuzahlende Postanweisungen lediglich aus Gewinnsucht in die Höhe treiben, ist durch nichts begründet. Auch die von ihm angeführten Beispiele liefern hierfür keinen Beleg, da es sehr wohl erklärlich ist, daß der Einzahlungskurs für Postanweisungen nach einem bestimmten Lande in den einzelnen Ländern gleicher Währung verschieden bemessen ist, je nach der Höhe der Unkosten, die diesen Ländern aus der Beschaffung der Wechsel entstehen. Es liegt deshalb auch kein Anlaß vor, den Aufgabeländern die Befugnis zur selbständigen Kursfestsetzung zu entziehen oder eine Aufsichtsinstanz, wobei der Verfasser an das Internationale Bureau des Weltpostvereins in Bern denkt, einzusetzen, um Ausschreitungen in der angedeuteten Richtung mit Erfolg entgegen zu treten. Überhaupt lassen sich die Ansichten des Verfassers über die Befugnisse, die dem Internationalen Bureau noch zuzuweisen wären (S. 61), mit der Entwicklungsgeschichte des Weltpostvereins nicht in Einklang bringen, ganz abgesehen davon, daß dem Bureau jedes Mittel fehlen würde, seinen Weisungen Geltung zu verschaffen.

Die Arbeit zeichnet sich durch erschöpfende Behandlung des Stoffes auf wissenschaftlicher Grundlage und durch klare Darstellung aus, so daß sie jedem, der sich mit den einschlägigen Fragen zu beschäftigen wünscht, ein willkommenes Hilfsmittel sein wird.

---

Jahrbuch der Naturwissenschaften 1909 bis 1910. Fünfundzwanzigster Jahrgang. Unter Mitwirkung von Fachmännern herausgegeben von Dr. Joseph Plaßmann. Mit 32 Abbildungen. XII und 452 Seiten. Freiburg (Breisgau), Herdersche Verlagsbuchhandlung, 1910. Preis geb. 7 Mark 50 Pf.

Mit dem vorliegenden Bande schließt das bekannte Werk, das in früheren Jahrgängen des Archivs wiederholt besprochen worden ist, das erste Vierteljahrhundert seines Bestehens ab. Änderungen in der Anlage sind gegen das Vorjahr nicht eingetreten. In kurzen, knappen Aufsätzen wird eine für jedermann verständliche, alles Wesentliche berücksichtigende Darstellung der wichtigeren Entdeckungen und Fragen aus dem Gesamtgebiete der Naturwissenschaften gegeben, die das letzte Jahr gebracht hat. Wie die vorhergehenden verdient auch dieser Jahrgang unsere Aufmerksamkeit. Er zeichnet sich durch große Reichhaltigkeit und Mannigfaltigkeit des Gebotenen aus, wenn auch bei der Fülle der neuen Forschungsergebnisse nicht alles dem einen oder anderen als wichtig Erscheinende aufgenommen werden konnte.

Wir müssen es uns versagen, auf den Inhalt des Werkes im einzelnen näher einzugehen; es sei nur auf einige Abhandlungen hingewiesen, die von allgemeinem Interesse sind oder für die Leser des Archivs im besonderen Bemerkenswertes bieten. In dem einleitenden Aufsatze zum Abschnitte »Mechanik« wird die bedeutsame Umwälzung erörtert, die sich auf dem Gebiete der Mechanik vollzogen hat. Während man die physikalischen Erscheinungen bisher mit Hilfe mechanischer Bilder zu begreifen suchte, bereitet sich jetzt eine andere Anschauungsweise vor. Der Umschwung ist herbeigeführt worden durch die vergeblichen Versuche, die elektrischen Erscheinungen mit Hilfe der der Mechanik angehörenden Begriffe der Masse, Beschleunigung und absoluten Bewegung zu erklären. Statt die Elektrizitätslehre auf der Mechanik aufzubauen, sucht man umgekehrt diese auf elektrischer Grundlage zu errichten. Der Abschnitt Elektrizität und Magnetismus bringt Aufsätze über die Weiterentwicklung der Elektronentheorie, die Elektrizitätsleitung in Metallen — bei der man nach der neueren Theorie annimmt, daß die Elektronen sich etwa wie die Molekeln eines Gases innerhalb des Metalls bewegen — sowie über die Elektrizitätsleitung in Elektrolyten und Gasen. Ferner wird der gegenwärtige Stand der Forschung auf dem Gebiete der Entladungsstrahlen und der Radioaktivität dargelegt. Über Wechselströme und elektrische Schwingungen soll eine ausführlichere Übersicht im nächsten Bande gegeben werden. Ein besonderer Abschnitt ist der Luftschiffahrt gewidmet; er schildert die hauptsächlichsten Arten der Luftschiffe und Flugmaschinen sowie die im Berichtsjahre gemachten Fortschritte. Schließlich sei noch auf die Aufsätze über elektrische Kraftübertragung, Dampf- und andere Motoren, Voll- und Kleinbahnen sowie Schiffbau hingewiesen.

---

Die Grundlagen der Bautechnik für oberirdische Telegraphenlinien von K. Winnig, Telegrapheninspektor in Frankfurt (Main). Nr. VIII der Sammlung »Telegraphen- und Fernsprechtechnik in Einzeldarstellungen« (Herausgeber Th. Karraß). Verlag von Fr. Vieweg & Sohn in Braunschweig, 1910. X und 316 Seiten mit 261 Abbildungen und 5 Ausschlagtafeln. Vollständig in 5 Lieferungen zu 2 Mark 50 Pf., in Leinen gebunden 14 Mark.

Das Buch will dem Telegraphenbeamten zu einer verständnisvollen Anwendung der Vorschriften über den Bau oberirdischer Telegraphenlinien und -leitungen behilflich sein und ihn befähigen, auch für die ungewöhnlichen Fälle, wo jene Vorschriften nicht ausreichen, die richtige Ausführungsform zu finden. Hierzu bietet das Werk im wesentlichen zweierlei: eine Baustoffkunde und eine Darstellung der statischen Verhältnisse in den Linien und Leitungen.

Zweck der Baustoffkunde ist, den Telegraphenbeamten zu einem selbständigen Urteil über die Güte der Baustoffe zu führen. Sie soll zeigen, wie die Rohstoffe gewonnen und verarbeitet, wie die Baustoffe aus den Roherzeugnissen hergestellt oder zubereitet werden, und sie soll angeben, welchen Forderungen die Stoffe genügen müssen und wie sie auf ihre Brauchbarkeit zu prüfen sind. Auf alle diese Punkte geht das Buch ein. Hierbei hat das große Gebiet der Metallhütten-, besonders der Eisenhüttenkunde, natürlich nur in Umrissen behandelt werden können; immerhin vermittelt der Verfasser dank einer geschickten, durch viele gute Abbildungen unterstützten Darstellung eine recht klare Anschauung von den Verhüttungsvorgängen. Die Zubereitung der Telegraphenstangen ist mit wünschenswerter Ausführlichkeit behandelt.

Zu Seite 128 des Buches ist zu erwähnen, daß die »Galvanisierung« eiserner Gegenstände von Sorel spätestens 1870 erfunden worden ist — vgl. Rother, Der Telegraphenbau, 3. Auflage (1870), S. 19, Anm 1 —.

Die statischen Verhältnisse der Linien und Leitungen werden mit einer Genauigkeit behandelt, wie sie bisher wohl noch nicht geboten worden ist. Der Verfasser kommt in diesem Abschnitte zu einzelnen überraschenden Ergebnissen, z. B. wenn er auf den Seiten 249 bis 251 nachweist, daß das Doppelgestänge mit Schwelle und Strebe (aber ohne Mittelriegel) kaum mehr Festigkeit hat als eine einfache verstrebte Stange von gleicher Länge, oder wenn er durch Rechnung auf S. 199 bis 201 und im Anhange 2 zeigt, welche Eismassen von den Leitungen bei Windstille getragen werden können, ehe der Bruch der Drähte eintritt. Eine Reihe durchgerechneter Beispiele für die Ermittlung der Festigkeit von hölzernen und eisernen Gestängen und die Berechnung und der Entwurf eines eisernen Gittermastes beschließen diesen Abschnitt.

In den Anhängen ist mit vielem Fleiße eine große Menge Zahlenmaterial zusammengetragen, das der Baubeamte mit Vorteil benutzen kann.

Die Hilfswissenschaften, die zum Durcharbeiten der Darstellung der statischen Verhältnisse der Linien nötig sind, d. s. die Lehre vom Gleichgewichte starrer Körper, die Lehre vom Winddruck und die Festigkeitslehre, werden in zwei einleitenden Abschnitten des Buches behandelt.

Im ganzen muß das Werk als eine recht tüchtige und beachtenswerte Leistung anerkannt werden. Die Ausstattung, die der Verlag dem Buche gegeben hat, ist in allen Teilen vorzüglich.

---

BERLIN GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**Nr. 22.** **BERLIN, NOVEMBER.** **1910.**



## Die Entwicklung der Krankenversicherung bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

**Zum 25-jährigen Bestehen der Postkrankenkassen.**

Von H. Gaus, Vize-Postdirektor in Braunschweig.

Am 1. Oktober 1910 war ein Vierteljahrhundert vollendet, seitdem die Postkrankenkassen, denen die Krankenversicherung bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung obliegt, in Wirksamkeit getreten sind. In den verflossenen 25 Jahren hat die Krankenversicherung bei der Verwaltung viele Wandlungen erfahren und große Fortschritte gemacht. Es dürfte deshalb zeitgemäß sein, auf ihre Entwicklung einen kurzen Rückblick zu werfen.

### I. Entwicklung der grundlegenden Bestimmungen.

Nachdem durch Allerhöchste Botschaft vom 17. November 1881 die nächsten Ziele der neu eingeleiteten Sozialpolitik festgelegt worden waren, wurde als erstes Glied der Arbeiterversicherungsgesetze das Gesetz über die Krankenversicherung vom 15. Juni 1883 verabschiedet (R. G. Bl. S. 73). Dieses Gesetz, das die grundlegenden Bestimmungen über die Krankenversicherung enthielt, fand indes auf den Post- und Telegraphenbetrieb noch keine Anwendung. Erst durch die §§ 1 und 15 des sog. Ausdehnungsgesetzes vom 28. Mai 1885 (R. G. Bl. S. 159) wurde u. a. auch er in die Krankenversicherung einbezogen. Das Ausdehnungsgesetz trat am 1. Oktober 1885 in Kraft; zum gleichen Zeitpunkte richtete das Reichs-Postamt am Sitze jeder Ober-Postdirektion für deren Bezirk eine Betriebskrankenkasse unter dem Namen »Postkrankenkasse« ein. Die Postkrankenkassen wurden der Aufsicht der Ober-Postdirektionen und der Oberaufsicht des Reichs-Postamts unterstellt (Amtsbl. des Reichs-Postamts Nr. 45 v. 1885).

Das Gesetz von 1883 ist alsdann mehrfach geändert worden. Die wichtigsten für uns in Betracht kommenden Änderungen sind in der Novelle vom 10. April

1892, die den Reichskanzler zugleich ermächtigte, eine neue Fassung des Gesetzes von 1883 zu veröffentlichen, und in der Novelle vom 25. Mai 1903 enthalten. Die im folgenden angeführten Paragraphen beziehen sich, soweit nichts anderes angegeben ist, auf das Krankenversicherungsgesetz nach der Bekanntmachung vom 10. April 1892 (R. G. Bl. S. 417).

### 1. Umfang der Versicherung.

Der Versicherungszwang wurde durch das Ausdehnungsgesetz für die im Post- und Telegraphenbetriebe gegen Gehalt oder Lohn beschäftigten Beamten, Unterbeamten und Arbeiter eingeführt. Als im Betriebe beschäftigt galten nach der Begründung des Gesetzes nur die im eigentlich technischen Dienste tätigen, nicht auch die im Verwaltungsdienst oder in häuslichen Diensten beim Reinigen der Zimmer usw. verwendeten Personen; zum Betriebe gehörte bei der Post der gesamte Beförderungs- und Bestellungsdienst, bei der Telegraphie der Dienst am Apparat (v. Woedtke, Kommentar z. Krankenversicherungsgesetz, 5. Aufl. S. 75). Ausgeschlossen von der Versicherung waren diejenigen Personen, die in Krankheitsfällen dem Reiche gegenüber Anspruch auf Fortzahlung des Gehalts, Lohnes oder auf eine der Mindestleistung der Gemeinde-Krankenversicherung gleichkommende Unterstützung für mindestens 13 Wochen hatten. Auch die Betriebsbeamten, die für den Arbeitstag einen Verdienst von mehr als $6^2/_3$ Mark hatten, sowie solche Personen, deren Tätigkeit ihrer Natur nach vorübergehend oder durch den Arbeitsvertrag im voraus auf einen Zeitraum von weniger als einer Woche beschränkt war, unterlagen nicht der Versicherungspflicht. Ferner konnten auf ihren Antrag solche Personen von der Mitgliedschaft bei den Postkrankenkassen befreit werden, die nachweislich einer den Anforderungen der §§ 73, 74 und 75 des Gesetzes von 1883 entsprechenden Innungskrankenkasse, Knappschafts- oder Hilfskasse angehörten. Zum freiwilligen Beitritte waren damals die im Post- und Telegraphenbetriebe beschäftigten nichtversicherungspflichtigen Personen berechtigt, soweit sie nicht von der Versicherung ausdrücklich ausgeschlossen waren. Ferner durften Kassenmitglieder, die aus der die Mitgliedschaft begründenden Beschäftigung ausschieden und nicht auf Grund ihrer neuen Beschäftigung einer anderen Kasse anzugehören brauchten, freiwillige Mitglieder der Postkrankenkasse bleiben.

Einschneidende Erweiterungen der Versicherung veranlaßte die Novelle von 1892. Nach dem neu eingefügten § 2a konnte der Versicherungszwang durch Verfügung des Reichskanzlers auch auf solche in Betrieben oder im Dienste des Reichs beschäftigte Personen ausgedehnt werden, die der Versicherungspflicht nach der allgemeinen Vorschrift noch nicht unterlagen. Auf Grund dieser neuen Gesetzesbestimmung verfügte der Reichskanzler, daß vom 1. Januar 1893 ab auch die im Arbeiterverhältnisse zur Post- und Telegraphenverwaltung stehenden Personen, die nicht im Betriebsdienste beschäftigt waren, versicherungspflichtig sein sollten (Amtsbl. des Reichs-Postamts Nr. 80 v. 1892). Sodann erweiterte sich der Kreis der Mitglieder der Postkrankenkassen dadurch, daß die Mitgliedschaft bei einer Innungskrankenkasse oder einer Knappschaftskasse nicht mehr von der Verpflichtung, einer Betriebskrankenkasse anzugehören, befreite (§ 63 K. V. G.), und ferner dadurch, daß die Mitglieder einer Hilfskasse nur noch dann der Postkrankenkasse nicht beizutreten brauchten, wenn die Hilfskasse ihren Mitgliedern mindestens die gleiche Unterstützung wie die Gemeinde-Krankenversicherung gewährte (§§ 63, 75). Eine Beschränkung des Versicherungszwanges wurde nach Maßgabe des neuen § 2b dadurch herbeigeführt, daß neben den Betriebsbeamten fortan auch Werkmeister, Techniker usw. von der Versicherungspflicht befreit sein



sollten, wenn ihr Arbeitsverdienst für den Tag $6^2/_3$ Mark oder für das Jahr 2000 Mark überstieg.

Ferner erfuhr nach dem neuen Wortlaute des § 3 die Versicherungsberechtigung insofern eine für die Postkrankenkassen bedeutungsvolle Erweiterung, als die in Krankheitsfällen für 13 Wochen im Genuß ihrer Bezüge bleibenden Bediensteten des Reichs nicht mehr von der Versicherung ausgeschlossen waren, sondern freiwillig der Postkrankenkasse beitreten konnten. Allerdings trat infolge eines Zusatzes im § 63 dadurch wieder eine allgemeine Beschränkung der Versicherungsberechtigung ein, daß Nichtversicherungspflichtige nur eintreten durften, wenn ihr jährliches Gesamteinkommen 2000 Mark nicht überschritt. Zur Verhütung einer Ausnutzung der Krankenkassen durch freiwillige Mitglieder gestattete die Novelle von 1892 den Kassen, Nichtversicherungspflichtige, die sich zum Beitritte meldeten, ärztlich untersuchen zu lassen und ihre Aufnahme abzulehnen, wenn die Untersuchung eine bereits bestehende Krankheit ergab (§ 63). Diese Bestimmung hat die Normalsatzung der Postkrankenkassen aufgenommen. Die Novelle von 1903 hat schließlich zum freiwilligen Beitritt alle Personen zugelassen, die in Krankheitsfällen während 26 Wochen Anspruch an das Reich auf Weiterzahlung ihrer Bezüge usw. hatten und dabei kein Jahreseinkommen von mehr als 2000 Mark bezogen (§ 3).

### 2. Beitragsverpflichtungen.

Als Einnahmen der Betriebskrankenkassen kommen in Betracht: die Beiträge, die Eintrittsgelder, die Geldstrafen und die Zinsen vom Reservefonds. Die Beiträge waren nach § 64 des Gesetzes von 1883 in Prozenten des durchschnittlichen Tagelohns der Versicherten oder in Prozenten des wirklichen Arbeitverdienstes der einzelnen Mitglieder, in diesem Falle jedoch nur von einem Betrage bis zu 4 Mark, durch Satzung festzusetzen. In der Normalsatzung der Postkrankenkassen ist das wirkliche Diensteinkommen oder der wirkliche Arbeitsverdienst der Mitglieder der Beitragsberechnung zugrunde gelegt worden. Der Betriebsunternehmer hatte für die Versicherungspflichtigen die vollen Beiträge zur Kasse zu zahlen und konnte zwei Drittel von ihnen bei der Lohnzahlung einziehen; wurden nach § 65 des Gesetzes von 1883 die gesetzlichen Mindestleistungen der Kasse durch die Mitgliederbeiträge, nachdem diese 3 v. H. des durchschnittlichen Tagelohns oder des Arbeitsverdienstes erreicht hatten, nicht gedeckt, so mußten die erforderlichen Zuschüsse vom Unternehmer aus eigenen Mitteln geleistet werden. Soviel bekannt, ist dieser Fall bei den Postkrankenkassen niemals eingetreten. Eine Neuerung in der Beitragsleistung brachte die Novelle von 1892. Für die Versicherung von Ehefrauen und Kindern der Mitglieder (vgl. unter 3.) dürfen seitdem, wenn diese Versicherung nicht allgemein, sondern auf Antrag erfolgt, besondere Zusatzbeiträge erhoben werden (§ 22). Von dieser Einrichtung haben die Postkrankenkassen nach der Normalsatzung Gebrauch gemacht. 1892 wurde ferner bestimmt, daß im Falle der Erwerbsunfähigkeit für die Dauer der Krankenunterstützung Beiträge nicht zu entrichten sind und die Mitgliedschaft während des Bezugs der Krankenunterstützung fortdauert (§ 54a). Durch die Novelle von 1903 ist der Betrag des wirklichen Arbeitverdienstes, der nach der Satzung der Entrichtung der Beiträge höchstens zugrunde gelegt werden darf, von 4 auf 5 Mark und der Höchstsatz der Mitgliederbeiträge von 3 auf 4 v. H. erhöht worden (§ 26a u. 65).

Eintrittsgelder bis zum Betrag eines sechswöchigen Kassenbeitrags durften die Betriebskrankenkassen nach § 26 des Gesetzes von 1883 nur von solchen Mitgliedern erheben, die während der letzten 13 Wochen vor dem Eintritt einer anderen Krankenkasse nicht angehört hatten; nach der Novelle

von 1903 findet die Befreiung vom Eintrittsgelde schon dann statt, wenn seit der letzten Versicherung nicht mehr als 26 Wochen verstrichen sind. In der Normalsatzung der Postkrankenkassen ist erst seit 1892 Eintrittsgeld, und zwar nur für freiwillig beitretende Personen, in der oben angegebenen Höhe vorgesehen.

Das Recht, Geldstrafen gegen Mitglieder zu verhängen, ist durch die Novelle von 1892 erweitert worden. Hiernach durfte in der Satzung bestimmt werden, daß Übertretungen der Krankenordnung durch Strafen bis zum Betrage von 20 Mark geahndet werden sollten. Die Novelle von 1903 hat den Höchstbetrag der Strafe auf den dreifachen Betrag des täglichen Krankengeldes für jeden einzelnen Übertretungsfall festgesetzt (§ 26a). Bei den Postkrankenkassen ist die Strafbefugnis des Vorstandes hiernach geregelt worden.

Den Mindestbetrag des Reservefonds setzte das Gesetz von 1883 auf den Durchschnitt der Jahresausgabe, den Höchstbetrag auf das Doppelte dieser Summe fest. In der Novelle von 1892 wurde diese Bestimmung dahin geändert, daß der Mindestbetrag die durchschnittliche Jahresausgabe der drei letzten Jahre betragen soll (§ 32). Die Gelder sind mündelsicher anzulegen (§ 40).

### 3. Kassenleistungen.

Die Betriebskrankenkassen haben gewisse Regelleistungen zu gewähren, die durch die Satzung innerhalb bestimmter Grenzen erweitert oder eingeschränkt werden können. Von den zulässigen Erweiterungen und Einschränkungen sind im folgenden nur diejenigen angeführt, die in der Normalsatzung der Postkrankenkassen ganz oder teilweise berücksichtigt sind. In den Fällen, in denen die Erweiterungen oder Einschränkungen nicht schon bei ihrer gesetzlichen Zulassung, sondern erst später Aufnahme gefunden haben, ist das Jahr der Normalsatzung in Klammern daneben vermerkt worden.

Die Regelleistungen waren nach §§ 64 und 20 des Gesetzes von 1883 folgende. Die gesetzliche Dauer der Krankenunterstützung war auf 13 Wochen festgesetzt. Die Krankenunterstützung sollte in freier ärztlicher Behandlung, freier Arznei und sonstigen kleinen Heilmitteln, wie Brillen, Bruchbändern usw., sowie im Falle der Erwerbsunfähigkeit in einem vom dritten Tage nach dem Tage der Erkrankung ab für jeden Arbeitstag zahlbaren Krankengeld in Höhe des halben beitragspflichtigen Tagesverdienstes der Versicherten bestehen. An Stelle dieser Leistungen konnte unter gewissen Voraussetzungen freie Kur und Verpflegung in einem Krankenhause gewährt werden; besaß das im Krankenhaus untergebrachte Mitglied Angehörige, deren Unterhalt es bestritten hatte, so war neben der freien Kur usw. die Hälfte des festgesetzten Krankengeldes zu leisten. Ferner war an versicherte weibliche Mitglieder im Falle ihrer Entbindung eine gleiche Unterstützung auf die Dauer von 3 Wochen nach der Niederkunft zu gewähren. Schließlich sollte für den Todesfall eines Mitglieds ein Sterbegeld im zwanzigfachen Betrage des ortsüblichen Tagelohns gezahlt werden.

Eine satzungsmäßige Erweiterung der Regelleistungen war nach § 21 des Gesetzes von 1883 u. a. im folgenden Umfange zulässig. Die Dauer der Krankenunterstützung durfte bis zu einem Jahre, das Krankengeld auf einen Betrag bis zu drei Vierteln des beitragspflichtigen Tagesverdienstes festgesetzt werden (vgl. unter IV). Ferner war es gestattet, den in Krankenhäusern Untergebrachten, auch wenn sie keine Angehörigen zu unterstützen hatten, ein Krankengeld bis zu einem Achtel des Tagesverdienstes zu zahlen (1892) und erkrankten Ehefrauen und Kindern der Mitglieder freie ärztliche Behandlung, Arznei und sonstige Heilmittel zu gewähren (1892). Schließlich konnte das Sterbegeld bis zum vierzigfachen Betrage des ortsüblichen Tagelohns erhöht werden.

Anderseits erlaubte § 26 des Gesetzes von 1883, die Regelleistungen durch die Satzung einzuschränken. Es war nachgegeben, solche Mitglieder, die die Kasse wiederholt durch Betrug geschädigt hatten, von der Mitgliedschaft auszuschließen, ferner denjenigen Mitgliedern, die sich die Krankheit vorsätzlich oder durch schuldhafte Beteiligung bei Schlägereien, Raufhändeln, durch Trunkfälligkeit oder geschlechtliche Ausschweifungen zugezogen hatten, das Krankengeld gar nicht oder nur teilweise zu zahlen. Sodann konnte die Krankenunterstützung derjenigen Mitglieder beschränkt werden, die im Wiederholungsfall erkrankten (1892). Auch brauchte Personen, die freiwillig der Kasse beitraten, Krankenunterstützung erst nach Ablauf einer vom Beitritt ab zu bemessenden Frist von höchstens 6 Wochen gewährt zu werden (1892).

Die Regelleistungen wurden später dahin erweitert, daß die Wöchnerinnenunterstützung, die nach der Novelle von 1892 auf mindestens 4 Wochen auszudehnen war, nach der Novelle von 1903 unter gewissen Voraussetzungen für mindestens 6 Wochen zu gewähren ist, und daß das Sterbegeld seit 1892 nicht mehr mindestens den zwanzigfachen Betrag des ortsüblichen Tagelohns, sondern des beitragspflichtigen Arbeitsverdienstes betragen soll. Außerdem wurde die gesetzliche Dauer der Krankenunterstützung von 13 auf 26 Wochen erhöht (§§ 20, 6 und 26a) und bestimmt, daß das Krankengeld u. U. schon vom Tage des Eintritts der Erwerbsunfähigkeit ab gezahlt werden darf. Nach der Novelle von 1903 wurden die Kassen sodann ermächtigt, das Angehörigenkrankengeld für die in Krankenhäusern verpflegten Mitglieder statt auf die Hälfte des Krankengeldes auf die Hälfte des beitragspflichtigen Tagesverdienstes festzusetzen und den erkrankten Mitgliedern selbst Krankengeld bis zu einem Viertel des Tagesverdienstes zu zahlen, wenn sie keine Angehörigen zu unterstützen haben. Für das Sterbegeld darf seit 1903 ein Mindestsatz von 50 Mark eingeführt werden (§ 21).

Die Einschränkungen, die die Kassen selbständig vornehmen konnten, erfuhren durch die Novelle von 1892 u. a. folgende Änderungen. Den Mitgliedern, die die Kasse durch eine mit dem Verluste der bürgerlichen Ehrenrechte bedrohte strafbare Handlung geschädigt haben, darf für 12 Monate seit Begehung der Straftat das Krankengeld vorenthalten werden. Auch führte diese Novelle gesetzlich die schon in der Normalsatzung der Postkrankenkassen von 1885 vorgesehene, aber bisher vielfach angefochtene Einrichtung ein, daß die freie Wahl der Ärzte, Apotheker und Krankenhäuser eingeschränkt und die Erkrankten an Kassenärzte, Kassenapotheker usw. verwiesen werden dürfen. Anderseits wurde in der Novelle von 1892 die Beschränkung hinsichtlich der rückfälligen Kranken gemildert und in der Novelle von 1903 die Bestimmung aufgehoben, daß wegen geschlechtlicher Ausschweifungen das Krankengeld entzogen werden konnte (§§ 26 u. 26a). In der Normalsatzung der Postkrankenkassen war diese letzte Einschränkung bereits vorher beseitigt worden.

### 4. Organisation und Verwaltung.

Die Organe der Betriebskrankenkassen sind nach dem Gesetze von 1883 der Vorstand und die Generalversammlung. Der Vorstand, der in der Generalversammlung gewählt wird, vertritt die Kasse gerichtlich und außergerichtlich und führt die Verwaltung nach Maßgabe der Satzung. Durch die Satzung kann bestimmt werden, daß dem Betriebsunternehmer oder dessen Vertreter der Vorsitz im Vorstand und in der Generalversammlung übertragen wird, was hinsichtlich der Postkrankenkassen geschehen ist. Die Generalversammlung besteht nach den Bestimmungen der Satzung entweder aus sämtlichen großjährigen Kassenmitgliedern oder aus ihren gewählten Ver-

tretern. Sie muß aus Vertretern bestehen, wenn die Betriebskrankenkasse mehr als 500 Mitglieder zählt. Die Normalsatzung der Postkrankenkassen sieht Vertreter nur in dem gesetzlich notwendigen Falle vor. Der Generalversammlung ist die Prüfung und Abnahme der Jahresrechnung, die Verfolgung von Ersatzansprüchen gegen Vorstandsmitglieder und die Beschlußfassung über Satzungsänderungen vorbehalten. Nach der Novelle von 1892 sollen die Wahlen zum Vorstand und zu Vertretern geheim stattfinden (§§ 37 u. 38).

Die Rechnungs- und Kassenführung für die Betriebskrankenkassen hat auf Kosten des Unternehmers zu erfolgen. Für die Postkrankenkassen haben diese Geschäfte die Ober-Postkassen und die Verkehrsämter zu besorgen.

## II. Rechtsprechung und Praxis.

Wie wir im nachstehenden sehen werden, sind bei der Auslegung des Krankenversicherungsgesetzes, das nicht alle Verhältnisse regeln konnte, in mancherlei Punkten Zweifel und Verschiedenheiten entstanden, die erst durch die Praxis oder durch die Rechtsprechung mit der Zeit beseitigt werden mußten.

1. Auf Grund der §§ 2a und 63 sind die »im Betrieb« oder »im Dienste« der Verwaltung beschäftigten versicherungspflichtigen Personen gehalten, der Postkrankenkasse als Mitglieder anzugehören. Nach Maßgabe der anfangs verbreiteten Auslegung dieser Vorschrift wurden die in einem privatrechtlichen Verhältnisse zu einer Mittelsperson stehenden Aushelfer (Allg. Dienstanweisung f. Post u. Telegraphie X 2, § 189), z. B. die aus einer Pauschvergütung besoldeten Bediensteten der Postagenten, bei den Postkrankenkassen nicht versichert, da sie nach damaliger Auffassung nicht in einem Dienstverhältnisse zur Verwaltung standen; wenn solche Personen überhaupt versicherungspflichtig waren, hatten ihre Dienstherren, beispielsweise die Postagenten, für die Versicherung Sorge zu tragen. Dieser Zustand ist 1901 geändert worden. Seitdem gehört jene Gruppe von Personen zu den bei der Postkrankenkasse versicherungspflichtigen, für die die Postkasse die Zuschüsse zu den Beiträgen zu zahlen hat (Bemerkungen zur Satzung). Zu der Änderung hat eine Reihe gerichtlicher Entscheidungen, die unter ähnlichen Verhältnissen in der Privatpraxis ergangen waren, Anlaß gegeben. In den Entscheidungen wurde im wesentlichen ausgeführt, daß es bei Beurteilung der Frage, ob eine Person zu den »im Betrieb« oder »im Dienst« eines Unternehmers beschäftigten Personen gehöre und der für diesen Betrieb errichteten Krankenkasse beitreten müsse, ohne Belang sei, ob die Person den Arbeitsvertrag mit dem Unternehmer selbst oder mit einer Zwischenperson abgeschlossen habe; entscheidend sei vielmehr, daß die Person Betriebsarbeit verrichte und die Mittelsperson keinen selbständigen Betrieb habe, sondern im Arbeitsverhältnisse zum Unternehmer stehe.

2. Schwer ist oft die Frage der Kassenzugehörigkeit der im Post- und Telegraphendienste tätigen, nicht voll beschäftigten Kräfte (Posthilfsboten, Scheuerfrauen usw.) zu beurteilen. Es ist hierbei zu unterscheiden, ob eine Person nur eine oder mehrere versicherungspflichtige Beschäftigungen nebeneinander ausübt.

Wenn eine Person nur in einer versicherungspflichtigen Beschäftigung steht, gilt für die Kassenzugehörigkeit folgendes. Ist für den Gewerbszweig oder die Betriebsart eine Betriebs-, Bau-, Innungskrankenkasse oder eine Knappschaftskasse errichtet, so muß die Person nach §§ 63, 72, 73 und 74 einer dieser für ihren Gewerbszweig oder ihre Betriebsart errichteten besonderen Kassen, beispielsweise der Postkrankenkasse, angehören. Besteht eine solche Kasse für die Beschäftigung der Person nicht, so ist diese nach § 19 verpflichtet, Mitglied der Ortskrankenkasse zu werden, sofern eine solche für ihre

Beschäftigung vorhanden ist; andernfalls gehört die Person zur Gemeinde-Krankenversicherung. Der Übergang von einer versicherungspflichtigen Beschäftigung zu einer anderen hebt ohne weiteres die Mitgliedschaft bei der früheren Kasse auf und begründet kraft des Gesetzes die Zwangsmitgliedschaft bei der für die neue Beschäftigung zuständigen Kasse (v. Woedtke, Kommentar z. K. V. G. 5. Aufl. S. 203 f, 412 f; Hahn, Kommentar, 5. Aufl. S. 136, 331).

Steht jemand in mehreren versicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnissen, so verfährt die Praxis in folgender Weise. Ist die Beschäftigung der Person derart, daß dadurch ihre Mitgliedschaft sowohl bei einer Gemeinde-Krankenversicherung als auch bei einer organisierten Kasse (Betriebs-, Bau-, Innungskrankenkasse, Knappschaftskasse) begründet wird, so hat sie lediglich Mitglied der organisierten Kasse zu werden, selbst wenn sie nach ihrer Hauptbeschäftigung zur Gemeinde-Krankenversicherung gehören würde, weil diese nur als Notbehelf gilt. Kommen auf Grund einer mehrfachen Beschäftigung mehrere organisierte Kassen in Frage, so ist die Person nach vorheriger Verständigung bei der Kasse zu versichern, die für ihre Hauptbeschäftigung zuständig ist.

Eine Doppelversicherung bei mehreren organisierten Kassen oder bei einer organisierten Kasse und der Gemeinde-Krankenversicherung ist auch in Form der freiwilligen Mitgliedschaft bei einer von beiden ausgeschlossen. Die Zugehörigkeit zu einer freien Hilfskasse ist dagegen neben der Mitgliedschaft bei einer organisierten Kasse oder bei der Gemeinde-Krankenversicherung gestattet. Hierbei sind nach neuerer Rechtsanschauung Mitglieder einer Hilfskasse, die von der Mitgliedschaft bei einer organisierten Kasse, z. B. der Postkrankenkasse, nicht befreit sein wollen, von dieser stets als pflichtige Mitglieder zu behandeln und haben demgemäß nur zwei Drittel der Beiträge zu entrichten; dies gilt auch für den Fall, daß ein Mitglied sich ursprünglich von der Mitgliedschaft bei der Zwangskasse hat befreien lassen, ihr nachträglich aber beitreten will (v. Woedtke, S. 203 ff., 412 ff.; Hahn, S. 136, 137; Arb.-Vers. 1906, S. 335 f.).

3. Bis zum Jahre 1903 wurde der tägliche Arbeitsverdienst, der der Berechnung der Beiträge und des Krankengeldes zugrunde zu legen war, in der Weise ermittelt, daß der Gesamtbetrag des in der Erhebungszeit gezahlten Verdienstes durch die Zahl der in diese Zeit fallenden Tage geteilt wurde. Für Sonntagsaushelfer z. B. ergab sich hiernach nur $^1/_7$ des Sonntagslohns als beitragspflichtiger Verdienst. Demnach war auch das Krankengeld in solchen Fällen sehr gering. Da es nicht in der Absicht des Gesetzgebers liegen konnte, Erkrankte in einer derart unzulänglichen Weise zu unterstützen, wurde in der Normalsatzung von 1903 im Einklange mit der allgemeinen Rechtsanschauung der Grundsatz aufgestellt, daß zur Ermittlung des beitragspflichtigen Tagesverdienstes der Gesamtbetrag des in der Erhebungszeit zu zahlenden Diensteinkommens oder Arbeitsverdienstes nur durch die Zahl der Tage geteilt werden soll, an denen der Versicherte gegen Entgelt beschäftigt war. Für einen Sonntagsaushelfer ist demnach seitdem der beitragspflichtige Tagesverdienst mit seinem Sonntagslohne gleich.

### III. Die Entwicklung des Mitgliederkreises.

Bis zum Jahre 1891 waren hauptsächlich folgende Angehörige der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung Mitglieder der Postkrankenkassen. Versicherungspflichtig waren erstens die im Vertragsverhältnisse stehenden Beamten und Unterbeamten, also die Privat-Postgehilfen, die Privat-Unterbeamten und die kontraktlichen Diener, ferner die Hilfsarbeiterinnen im Fernsprechdienst und die nichtständigen Posthilfsboten, zweitens die im Arbeiterverhältnisse stehenden



Personen, insbesondere die Hilfschreiber (Hilfsarbeiter) im Fernsprech- sowie im Post- und Telegraphenbetriebsdienste, die Telegraphenvorarbeiter und die Telegraphenarbeiter, die Heizer in den reichseigenen Gebäuden, die Aushilfen im Unterbeamtendienst und die Vertreter von Unterbeamten. Versicherungsberechtigt waren diejenigen Personen, deren Beschäftigung vorübergehend oder im voraus auf einen Zeitraum von weniger als einer Woche beschränkt war, sofern sie von der Versicherung nicht überhaupt ausgeschlossen waren.

Ausgeschlossen von der Versicherung waren bis dahin alle gegen festes Gehalt angestellten Beamten und Unterbeamten, die unmittelbar aus der Postkasse gegen feste Vergütung oder gegen Tagegeld beschäftigten Beamten und Unterbeamten mit Einschluß der Postagenten, ferner die Postillione der reichseigenen Posthaltereien; sodann waren in der ersten Zeit noch ausgeschlossen alle nur nebenbei im Betriebe beschäftigten und die in bureaumäßigen und häuslichen Diensten verwendeten Personen, wie die Hilfschreiber im Kanzleidienste, die Scheuer- und Kehrfrauen, schließlich auch die ohne Entgelt oder nur gegen Beihilfe beschäftigten Posteleven und Postgehilfen. Die Postillione der Privat-Posthaltereien galten als im Betriebe der Posthalter beschäftigt und waren von diesen zu versichern.

Eine Wandlung der Mitgliederverhältnisse vollzog sich am 1. Januar 1891, als infolge Inkrafttretens des Gesetzes über die Invaliditäts- und Altersversicherung eine Neueinteilung des Personals in solche Personen stattfand, die Beamteneigenschaft hatten, und solche, die in einem privatrechtlichen Dienstverhältnisse standen (Amtsbl. des Reichs-Postamts Nr. 60 v. 1890).

Zunächst traten in den Verhältnissen der mit Beamteneigenschaft ausgestatteten Mitgliedergruppen mehrere Änderungen ein. Die Hilfschreiber (Hilfsarbeiter) im Fernsprechbetriebsdienste wurden mit der Amtsbezeichnung Fernsprechgehilfen, die Hilfschreiber (Hilfsarbeiter) im Post- und Telegraphenbetriebsdienste mit der Bezeichnung Posthilfsbeamte in das Beamtenverhältnis, die Telegraphenvorarbeiter mit ihrer bisherigen Amtsbezeichnung und die dauernd beschäftigten Bahnpostwagenreiniger, Drucker, Hausdiener, Nachtwächter, Magazinarbeiter, Heizer usw. als Posthilfsboten in das Unterbeamtenverhältnis aufgenommen. Dann erhielten die Privat-Postgehilfen den Titel Postgehilfen auf Vergütung, die Privat-Unterbeamten den Titel Posthilfsboten auf Vergütung und die Hilfsarbeiterinnen im Fernsprechdienste die Bezeichnung Fernsprechgehilfinnen. Die Fernsprechgehilfen, die Posthilfsbeamten, die Telegraphenvorarbeiter, die nichtständigen Posthilfsboten, die Postgehilfen auf Vergütung, die Posthilfsboten auf Vergütung oder auf Tagegeld und Vergütung und die Fernsprechgehilfinnen, die sämtlich Beamteneigenschaft hatten, aber in Krankheitsfällen den Anspruch auf den Genuß ihrer Dienstbezüge verloren, blieben nach Maßgabe der bestehenden Vorschriften krankenversicherungspflichtig. Die kontraktlichen Diener kamen in Wegfall.

Die im privatrechtlichen Dienstverhältnisse stehenden Personen wurden in solche geschieden, die sich im privatrechtlichen Verhältnisse zur Verwaltung oder zu einer Mittelsperson befanden, die sie annahm und lohnte. Zu der ersten Gruppe gehörten vor allem die seitdem als Aushelfer bezeichneten Personen. Unter dieser Bezeichnung wurden zusammengefaßt die bisherigen Wagenwascher, Hoffeger, Ofenheizer und Lampenreiniger, die vorübergehend zu Aushilfen im Unterbeamtendienste verwendeten Personen, die Stellvertreter von Unterbeamten (auch Sonntagsvertreter), die nicht voll beschäftigten Eilboten und Telegrammbesteller gegen Stücklohn, die unmittelbar aus der Postkasse bezahlten außergewöhnlichen Begleiter der Posten und Landpostfahrten und die Beiboten.



Ferner umfaßte die erste Gruppe die Lohnschreiber (vorher Hilfschreiber) in den Kanzleien, die in bautechnischen Bureaus sowie bei den Bauten des Reichs tätigen Baumeister, Bauführer, Architekten sowie die Bauaufseher, Bauzeichner und Bauwächter, die Telegraphenarbeiter und Bauarbeiter, die unmittelbar aus der Postkasse bezahlten Scheuer- und Kehrfrauen und die Handwerker der reichseigenen Posthaltereien. Alle diese Personen, mit Ausnahme der in den Bureaus und in häuslichen Diensten tätigen Lohnschreiber, Baumeister usw. und der Scheuer- und Kehrfrauen, mußten ebenfalls wie vor 1891 der Postkrankenkasse als Pflichtmitglieder angehören, wenn die Vorbedingungen hinsichtlich des Umfanges und der Dauer ihrer Beschäftigung erfüllt waren.

Zu der zweiten Gruppe von Personen, die von einer Mittelsperson abhängig waren, gehörten die von den Postagenten zum Ortsbestelldienst und zu den Bahnhofsgängen, von den Hilfstelleninhabern zum Bestelldienste, von Landbriefträgern zum Fortschaffen der Pakete und von Postbaubeamten und Bauleitern zur Aushilfe angenommenen Personen, die von Hauptboten aus Pauschvergütungen bezahlten Beiboten, die Vertreter alleinstehender Postverwalter, der Postagenten und Hilfstelleninhaber, schließlich die aus Pauschvergütungen der Amtsvorsteher und anderer Beamten bezahlten Scheuerfrauen und die Hilfskräfte der unmittelbar aus der Postkasse gelohnten Scheuerfrauen. Diese zweite Gruppe blieb vorläufig noch von der Versicherung bei der Postkrankenkasse ausgeschlossen (vgl. II. Nr. 1).

Am 1. Januar 1893, nachdem der Versicherungszwang auf die als Arbeiter im privatrechtlichen Dienstverhältnisse stehenden, nicht im Betriebsdienste beschäftigten Personen ausgedehnt worden war, kamen als Pflichtmitglieder die Lohnschreiber, die Bauwächter und unmittelbar aus der Postkasse bezahlten Scheuer- und Kehrfrauen hinzu. Als freiwillige Mitglieder sind seitdem zugelassen, vorausgesetzt, daß das jährliche Diensteinkommen 2000 Mark nicht übersteigt, alle nicht versicherungspflichtigen Beamten und Unterbeamten mit Einschluß der Postagenten, die Postillione der reichseigenen Posthaltereien sowie unter der nämlichen Voraussetzung die als höhere Bedienstete im privatrechtlichen Verhältnisse stehenden Baumeister, Bauführer, Architekten, Bauaufseher und Bauzeichner, sofern sie unmittelbar aus der Postkasse bezahlt werden. Nach der Normalsatzung und den Bemerkungen dazu sind auch diejenigen Personen nicht mehr ausgeschlossen, die nur nebenher im Post- und Telegraphendienste tätig sind.

Vom 1. April 1895 ab wurde die versicherungspflichtige Gruppe der Posthilfsboten auf Vergütung (a. V.) und auf Tagegeld und auf Vergütung (a. T. u. a. V.) dadurch an Zahl vermindert, daß ihr Dienstverhältnis für den Bereich der Postämter II in das Dienstverhältnis der nicht versicherungspflichtigen Posthilfsboten a. T. umgewandelt wurde. Am 1. Oktober 1898 schied die Gruppe der Posthilfsboten a. V. ganz aus dem Versicherungszwang aus, da deren Stellen auch bei den Postämtern III in Stellen für Posthilfsboten a. T. umgewandelt wurden. Hierdurch verminderte sich die Zahl der Pflichtmitglieder um mehr als 4200 Köpfe.

Seit 1898 gelten die Hilfskräfte der unmittelbar aus der Postkasse besoldeten Scheuer- und Kehrfrauen als versicherungspflichtig. Durchweg wurden sodann von 1901 ab die von einer Mittelsperson abhängigen Aushelfer, vorausgesetzt daß die sonstigen Vorbedingungen erfüllt waren, dem Versicherungszwang unterworfen (vgl. II. Nr. 1). Ausgenommen blieben jedoch die von Postbauleitern und von Postbaubeamten angenommenen, nicht unmittelbar aus der Postkasse besoldeten Hilfskräfte, weil hinsichtlich der nicht im Postbetriebsdienste tätigen Personen die

Versicherungspflicht nur auf die als Arbeiter beschäftigten ausgedehnt war (vgl. I. Nr. 1).

Seit 1899 sind die Sonntagsaushelfer als versicherungspflichtig heranzuziehen, wenn sie in einem dauernden Dienstverhältnisse stehen. Sofern jedoch die Sonntagsaushelfer durch die Versicherungsbeiträge zu sehr belastet werden, sollen sie nur von Tag zu Tag angenommen werden, so daß sie versicherungsfrei sind.

Als neue dem Versicherungszwang unterworfene Gruppen kamen gegen 1899 noch hinzu die jugendlichen Telegrammbesteller, die Markenverkäufer und Markenverkäuferinnen, die Postgehilfinnen und Gehilfinnen bei Postämtern III, während die Fernsprechgehilfen und Posthilfsbeamten infolge Aufhebung dieser Beamtengruppen als Pflichtmitglieder in Wegfall kamen. Die versicherungspflichtigen Fernsprechgehilfinnen erhielten damals die Amtsbezeichnung Telegraphengehilfinnen, und die versicherungspflichtigen nicht ständigen Posthilfsboten den Titel Posthilfsboten, dagegen wurden die versicherungsberechtigten ständigen Posthilfsboten fortan als Postboten bezeichnet. Die Post- und Telegraphengehilfinnen sind nur bis zu ihrer etatsmäßigen Anstellung versicherungspflichtig, da sie alsdann Anspruch auf Weiterzahlung ihres Diensteinkommens in Erkrankungsfällen haben (§ 3 K. V. G.).

## IV. Die Geschäftsergebnisse der Postkrankenkassen.

Die Geschäftsergebnisse der Postkrankenkassen, deren Zahl zunächst 40 betrug, später auf 41 stieg, liegen nach den Veröffentlichungen in den Postamtsblättern für die Zeit vom 1. Oktober 1885 bis Ende Dezember 1909 vor. Aus der Fülle der Zahlenangaben wollen wir das Wichtigste hierunter anführen.

Die Zunahme der Mitgliederzahl, der Krankheitsfälle und Krankheitstage wird durch die nachstehende Übersicht veranschaulicht.

| Jahr | Gesamtpersonal der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung | Zahl der | | | Auf 1 Mitglied entfallen | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Mitglieder am Jahresschlusse | Krankheitsfälle | Krankheitstage | Krankheitsfälle | Krankheitstage |
| 1886 | 92 495*) | 13 739 | 3 184 | 55 219 | 0,23 | 4,01 |
| 1890 | 114 110 | 17 854 | 5 164 | 83 731 | 0,29 | 4,69 |
| 1895 | 154 293 | 20 344 | 5 532 | 105 930 | 0,27 | 5,21 |
| 1900 | 194 256 | 24 844 | 7 669 | 155 936 | 0,31 | 6,28 |
| 1905 | 243 766 | 36 384**) | 11 845 | 275 699 | 0,33 | 7,58 |
| 1909 | 1908<br>288 725 | 50 284**) | 15 922 | 387 943 | 0,31 | 7,72. |

*) Statistik der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung. Die Hilfstelleninhaber, die 1886 nicht eingeschlossen waren, sind hinzugesetzt worden.

**) Mitgliederzahl im Jahresdurchschnitt 1905 = 38 026, darunter 12 644 weibliche, 1909 = 52 432, darunter 21 091 weibliche. Die Statistik dieser Angaben beginnt erst 1903.



Die Mitgliederzahl ist demnach von 1886 bis 1909 um 36 545, d. i. um rund 266 v. H., gestiegen. Die starke Steigerung ist zum Teil auf den Zugang neuer Mitgliedergruppen, in der Hauptsache aber auf die Vermehrung des Personals der Verwaltung zurückzuführen. Vor allem hat zur Steigerung der Mitgliederzahl die große Entwicklung des Telegraphen- und Fernsprechwesens und die dadurch hervorgerufene Vermehrung der Telegraphenarbeiter und Telegraphengehilfinnen, ferner die Vermehrung der Aushelfer infolge Einführung eines Erholungsurlaubs für sämtliche Unterbeamten beigetragen.

Mit der Zunahme der Mitgliederzahl mußte auch die Gesamtzahl der Krankheitsfälle und Krankheitstage zunehmen. Um prüfen zu können, ob die Häufigkeit und die Dauer der Erkrankungen gleichfalls zugenommen haben, ist es nötig gewesen, den Durchschnitt der auf 1 Mitglied entfallenden Krankheitsfälle und Krankheitstage zu berechnen, wobei die Zahl der am Jahresschlusse vorhandenen Mitglieder zugrunde gelegt ist. Hiernach sind die Krankheitsfälle von 0,23 auf 0,32 für 1 Mitglied gestiegen. Diese Zunahme ist wohl hauptsächlich auf die starke Vermehrung der weiblichen Mitglieder zurückzuführen, die Krankheiten leichter als die männlichen unterworfen sind. Im Durchschnitte der Betriebskrankenkassen des Deutschen Reichs beläuft sich die Zahl der auf 1 Mitglied kommenden Krankheitsfälle 1908 auf 0,49, bei den Postkrankenkassen in diesem Jahre nur auf 0,32 (Amtsbl. Nr. 48 v. 1910). Die Zahl der auf 1 Mitglied entfallenden Krankheitstage ist nach vorstehender Übersicht von 4,02 auf 7,72 angewachsen; dies ist indes nicht als eine Verlängerung der Krankheitsdauer, sondern nur als eine Folge der stetigen Erweiterung der Unterstützungsdauer anzusehen. Auf 1 Mitglied entfallen 1908 nach dem Durchschnitt aller Betriebskrankenkassen des Deutschen Reichs 8,97, bei den Postkrankenkassen aber nur 7,43 Krankheitstage. Die Ziffern der Krankheitsfälle und Krankheitstage sind hiernach bei den Postkrankenkassen im Vergleich zu den übrigen Betriebskrankenkassen günstig.

Zur Veranschaulichung des Wachsens der Beiträge und der Entwicklung der Unterstützungsdauer dient folgende Aufstellung.

| Jahr | Durchschnittl. Gesamtbeitrag der Mitglieder und der Postkasse in Prozenten des Diensteinkommens am 1. April | Zahl der Kassen mit 13- | 26- | 39- wöchiger Krankenunterstützung am 1. April | Summe der laufenden Einnahmen Mark | Summe der Beiträge der Mitglieder und der Postkasse Mark | Auf 1 Mitglied entfallen Gesamtbeiträge von Mark |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1886 | 3 | 40 | — | — | 247 712 | 244 722 | 17,81 |
| 1890 | 1,12 | 16 | 24 | — | 156 725 | 146 827 | 8,22 |
| 1895 | 1,83 | 13 | 27 | — | 275 373 | 259 647 | 12,76 |
| 1900 | 1,68 | — | 35 | 6 | 382 971 | 361 951 | 14,57 |
| 1905 | 2,15 | — | 4 | 37 | 814 926 | 774 456 | 21,29 |
| 1909 | 2,36 | — | — | 41 | 1 274 219 | 1 199 937 | 23,86. |

Die Beiträge sind bei Einrichtung der Postkrankenkassen unter vorsichtiger Veranschlagung der zu erwartenden Ausgaben zunächst allgemein auf 3 v. H.

des Diensteinkommens oder Arbeitsverdienstes festgesetzt worden. Die günstigen Ergebnisse der ersten Betriebsjahre gestatteten indes, den Satz bei vielen Kassen zu ermäßigen, so daß er 1890 im Durchschnitt aller Kassen nur noch 1,12 betrug. Die seitdem anhaltende Steigerung der Beiträge in den folgenden Jahren bis zu 2,36 v. H. im Jahre 1909 konnte nicht ausbleiben, weil die Leistungen der Kassen fortgesetzt erweitert wurden. Im Jahre 1890 gewährten 16 Kassen für 13 Wochen und 24 Kassen für 26 Wochen, 1909 dagegen sämtliche 41 Kassen für 39 Wochen die Krankenunterstützung. Zu dieser erheblichen Ausdehnung der Unterstützungsdauer traten ferner die unter I. erörterten Verbesserungen hinsichtlich der Krankengelder, Sterbegelder und Wöchnerinnenunterstützungen hinzu. Es genügt, darauf hinzuweisen, daß zur Zeit 40 Kassen $^2/_3$ und 1 Kasse $^3/_4$ des beitragspflichtigen Tagesverdienstes als Krankengeld, ferner 28 Kassen den dreißigfachen, 13 Kassen den vierzigfachen Betrag des beitragspflichtigen Verdienstes, sämtlich aber mindestens 50 Mark, als Sterbegeld gewähren (Amtsbl. Nr. 48 v. 1910). Die Mittel der Kassen mußten daher vermehrt werden, was nur durch Steigerung der Beiträge möglich war. Im übrigen geht das Steigen und Fallen der Beiträge mit den größeren und geringeren Ausgaben nicht genau parallel; es richtet sich vielmehr auch nach dem Stande der Reservefonds (S. 621). Man vergleiche die ziemlich gleichmäßige Zunahme der Ausgabe (s. die nachstehende Übersicht) mit den großen Schwankungen in der Höhe der Beiträge. Die Gesamtbeiträge für 1 Mitglied sind von 8 Mark 22 Pf. im Jahre 1890 auf 23 Mark 86 Pf. im Jahre 1909 angewachsen, was allerdings zum Teil auch mit der Erhöhung des Einkommens der Versicherten zusammenhängt. Die Gesamteinnahme aller Kassen vom 1. Oktober 1885 bis Ende Dezember 1909 beläuft sich auf 11 228 175 Mark, wovon die Beiträge der Mitglieder und der Postkasse zusammen 10 643 592 Mark und die Zinsen von Kapitalien (Reservefonds) 319 117 Mark ausmachen.

Von den Ausgaben der Kassen gibt die nachfolgende Aufstellung ein Bild.

| Jahr | Ausgaben für | | | | | | | Summe der laufenden Ausgaben | Auf 1 Mitglied entfällt laufende Ausgabe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ärztliche Behandlung | Arznei und sonstige Heilmittel | Krankengeld an Mitglieder | Krankengeld an Angehörige | Wöchnerinnen-Unterstützung | Sterbegelder | Kur- und Verpflegungskosten an Krankenhäuser | | |
| | Mark | Mark | Mark | Mark | Mark | Mark | Mark | Mark | Mark |
| 1886 | 27 581 | 13 681 | 59 191 | 150 | — | 3 649 | 4 431 | 109 088 | 7,94 |
| 1890 | 44 809 | 23 071 | 95 887 | 83 | — | 7 851 | 11 335 | 185 270 | 10,38 |
| 1895 | 62 249 | 28 516 | 138 357 | 531 | 645 | 8 541 | 16 335 | 256 198 | 12,59 |
| 1900 | 93 617 | 34 115 | 210 509 | 1 058 | 1 247 | 7 745 | 28 176 | 379 016 | 15,16 |
| 1905 | 170 075 | 70 789 | 414 592 | 2 323 | 2 757 | 11 936 | 63 898 | 740 822 | 20,36 |
| 1909 | 293 789 | 113 751 | 663 541 | 1 947 | 4 375 | 15 732 | 94 604 | 1 194 443 | 23,75 |

Die aus vorstehender Übersicht hervorgehende Steigerung der Ausgaben veranschaulicht am deutlichsten die allmähliche Verbesserung der Fürsorge für die erkrankten Mitglieder. Im Jahre 1886 entfiel auf 1 Mitglied an laufender Ausgabe nur ein Betrag von 7 Mark 94 Pf., 1909 dagegen die Summe von 23 Mark

75 Pf., also etwa das Dreifache. Im ganzen sind vom 1. Oktober 1885 bis Ende 1909 gezahlt worden für ärztliche Behandlung 2 447 012 Mark, für Arzneien und sonstige Heilmittel 1 022 313 Mark, an Krankengeldern für Mitglieder 5 657 168 Mark, an Krankengeldern für Angehörige 23 198 Mark, an Unterstützungen für Wöchnerinnen 30 225 Mark, an Sterbegeldern 206 574 Mark, an Kur- und Verpflegungskosten 793 203 Mark, insgesamt zu Gunsten der Mitglieder 10 179 693 Mark. Die Gesamtsumme der laufenden Ausgaben hat in der bezeichneten Zeit 10 247 177 Mark betragen.

Der Vermögenstand der Kassen wird durch die Höhe des Reservefonds veranschaulicht. Dieser betrug für alle Kassen zusammen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1886 ...... | 150 803 Mark, | 1900 ...... | 368 342 Mark, |
| 1890 ...... | 248 341 - | 1905 ...... | 576 144 - |
| 1895 ...... | 212 541 - | 1909 ...... | 900 076 - . |

## Die Postdampferlinie Vlissingen—Queenborough.

Von L. Jahn, Ober-Postsekretär in Berlin.

Der schnelle Post- und Reiseverkehr zwischen Großbritannien und dem Festland Europas bewegt sich in der Hauptsache auf fünf Dampferlinien. Je zwei von diesen Linien nehmen ihren Ausgang in niederländischen und in französischen Häfen, die fünfte entspringt in Belgien. Es sind dies folgende Linien:

a) für den Post- und Reiseverkehr:

aus Holland

von Vlissingen nach Queenborough, Entfernung 108 Seemeilen, zwei Fahrten täglich in jeder Richtung, Überfahrtdauer durchschnittlich $6^3/_4$ Stunden (schnellste Fahrt $6^1/_4$ Stunden);

aus Belgien

von Ostende nach Dover, Entfernung 60 Seemeilen, drei Fahrten täglich in jeder Richtung, Überfahrtdauer durchschnittlich $3^3/_4$ Stunden (schnellste Fahrt $3^1/_4$ Stunden);

aus Frankreich

von Calais nach Dover, Entfernung 23 Seemeilen, drei Fahrten täglich in jeder Richtung, Überfahrtdauer $1^1/_4$ Stunde, und von Boulogne-sur-mer nach Folkestone, Entfernung 27 Seemeilen, zwei Fahrten täglich in jeder Richtung, Überfahrtdauer $1^3/_4$ Stunde;

b) für den Reiseverkehr allein:

aus Holland

von Hoek van Holland nach Harwich, Entfernung 108 Seemeilen, eine Fahrt täglich in jeder Richtung, Überfahrtdauer rund 7 Stunden.

Dem Postverkehr zwischen Deutschland und Großbritannien dienen vorwiegend die zwischen Vlissingen und Queenborough und die zwischen Ost-



ende und Dover verkehrenden Dampfer. Die von Calais und Boulogne ausgehenden Schiffe werden deutscherseits nur im beschränkten Maße zur Briefbeförderung benutzt. Über die Linie Vlissingen–Queenborough geht im wesentlichen der Postverkehr von Nord-, Ost- und Mitteldeutschland, über die Linie Ostende–Dover der der übrigen deutschen Gebiete. Die Eisenbahnzuganschlüsse aus Deutschland zu den Dampfern ab Hoek van Holland sind die gleichen wie zu dem in der Nacht von Vlissingen nach Queenborough laufenden Dampfer.

Die Ostender Linie hat ein höheres Alter als die Vlissinger; sie ist bereits in dem vom »Cours-Bureau des Königl. General-Postamts in Berlin« herausgegebenen »Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff-Cours-Buch Nr. 3 Novbr.-Decbr. 1850« aufgeführt. Es ist bemerkenswert, daß die Dauer der Überfahrt von Ostende nach Dover schon damals nur 4 Stunden betragen hat, also nur rund 1/4 Stunde mehr als bei der jetzigen Durchschnittsleistung. Die Dampferlinie Vlissingen–Queenborough trat erst im Jahre 1876 ins Leben. Die wichtige Stellung, die diese Linie heute als ein hervorragendes Glied in der großen Kette der internationalen Verkehrswege einnimmt, regt dazu an, ihrem äußeren Werdegang und insbesondere der Entwicklung ihrer Beziehungen zum deutschen Postverkehr nachzugehen.

Im Oktober 1875 benachrichtigte die »Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij«, Abteilung »Zeeland«, das Kaiserliche General-Postamt in Berlin, daß sie seit Monat Juli 1875 einen täglichen Mail-Dienst zwischen Vlissingen und London über Sheerness mittels »eigens für diese Fahrt gebauter und aufs prächtigste und bequemste eingerichteter Räderdampfer, nämlich der »Stad Vlissingen«, »Stad Middelburg« und »Stad Breda« unterhalte. Der für den neuen Dienst wenig geeignete Hafen von Sheerness sei nur so lange als Anlaufplatz auf der englischen Seite vorgesehen, bis der nötige Ausbau des Hafens von Queenborough beendet sei. Es erscheine — so wurde weiter ausgeführt — eine Übereinkunft zwischen der deutschen Post und der Dampfergesellschaft zur Herstellung einer unmittelbaren Paketbeförderung zwischen Deutschland und Großbritannien erforderlich, zumal die Paketbeförderung weder von der holländischen noch der englischen Post besorgt werde.

Nachdem im November 1875, also nach nur etwa viermonatigem Betriebe, die Dampferfahrten der neuen Linie zwischen Vlissingen und Sheerness wegen der Schwierigkeiten, die sich im englischen Hafen der Aus- und Einschiffung — insbesondere der Reisenden — entgegenstellten, aufgehoben worden waren, erfolgte im Mai 1876 die Eröffnung des regelmäßigen Verkehrs zwischen Vlissingen und Queenborough. Die Dampfer verkehrten zunächst nur an Werktagen, und zwar in jeder Richtung einmal mit einer Überfahrtzeit von rund 8 1/4 Stunden, d. i. 2 Stunden mehr als bei der jetzigen schnellsten Fahrt. Später wurde der Dampferverkehr auch auf die Sonn- und Feiertage ausgedehnt, denn schon in der Ausgabe für Mai/Juni 1879 des »Kursbuchs der Deutschen Reichs-Postverwaltung« ist täglicher Dienst für beide Richtungen vorgesehen. Für den deutschen Verkehr mit London brachte der neue Dampferdienst wohl eine Vermehrung, vorläufig aber so gut wie keine Beschleunigung der Verbindungen. Die Reisedauer betrug im Jahre 1879 von Berlin nach London über Vlissingen 34 Stunden*) (1910: 20 bis 21 Stunden), über Ostende dagegen nur 29 bis 30 Stunden (1910: 21 bis 26 Stunden), von Düsseldorf nach London über Vlissingen 18 Stunden (1910: 12 bis 13 Stunden), über Ostende 18 1/2 Stunden (1910: 12 1/2 bis 18 Stunden). Aus

*) Der Unterschied zwischen Berliner und Londoner Zeit ist hier wie in allen folgenden ähnlichen Fällen unberücksichtigt gelassen.



dem Inneren Deutschlands bestanden in dieser Zeit noch keine guten Zuganschlüsse an die von Vlissingen nach Queenborough abgehenden Dampfer.

Nach Wiedereröffnung des regelmäßigen Dampferdienstes im Jahre 1876 erneuerte die Gesellschaft Zeeland beim General-Postamt das Angebot wegen Ausführung einer Paketbeförderung von Deutschland nach Großbritannien durch Vermittlung ihrer Dampfer. Die Reichs-Postverwaltung trat diesem Angebot um so bereitwilliger näher, als die damaligen Verbindungen zur Beförderung von Paketsendungen zwischen Deutschland und Großbritannien über Ostende recht kostspielig waren. Beispielsweise betrug das Porto für ein 5 kg schweres Paket von Berlin nach London auf diesem Wege 3 Mark 60 Pf.

Die zur Verwirklichung des Planes nötigen Unterhandlungen mit den beteiligten ausländischen Beförderungsgesellschaften und Eisenbahnverwaltungen zogen sich indessen derart in die Länge, daß erst am 1. Dezember 1880 ein gegenseitiger Austausch von Paketen mit und ohne Wertangabe — Postfrachtstücken — zwischen Deutschland einerseits und Großbritannien und Irland anderseits auf dem Wege über Vlissingen eröffnet werden konnte. Das Paketporto wurde dabei erheblich verbilligt; für ein 5 kg schweres Paket von Berlin nach London waren nunmehr nur 2 Mark Porto zu bezahlen, mithin 1 Mark 60 Pf. weniger als bis dahin auf dem Wege über Ostende.

Der Einrichtung dieses Postfrachtstückverkehrs folgte erst 17 Jahre später — am 1. Dezember 1897 — die Zulassung von Postpaketen nach und aus Großbritannien und Irland zur Beförderung über Vlissingen mit den Dampfern der Gesellschaft Zeeland, nachdem bis dahin für solche Pakete nur der unmittelbare Seeweg und der Weg über Belgien offen gestanden hatten.

Welche Entwicklung der Postpäckereiverkehr aus Deutschland nach Großbritannien und Irland über Vlissingen seit der Einführung bis jetzt genommen hat, läßt die nachstehende Übersicht erkennen.

| Jahr | Es sind aus Deutschland über Vlissingen jährlich abgesandt worden | | Bemerkungen |
|---|---|---|---|
| | Postfrachtstücke (eingeführt 1. Dezember 1880) Stück | Postpakete (eingeführt 1. Dezember 1897) Stück | |
| 1881 | 12 872 | — | |
| 1891 | 45 396 | — | |
| 1898 | — | 51 492 | |
| 1901 | 89 336 | — | |
| 1908 | — | 70 842 | |
| 1909 | 338 468 | 64 888*) | *) Der Rückgang gegenüber 1908 wird auf zufälligen Schwankungen des Verkehrs während der Zählzeit beruhen. |

Für den Briefpostaustausch Deutschlands und seiner nördlichen und östlichen Nachbarländer mit Großbritannien und den überseeischen Ländern, deren Verbindungen mit Europa über britische Häfen laufen, gewannen die Dampferfahrten der Gesellschaft Zeeland im Laufe der Jahre infolge ihrer fortschreitenden Verbesserung und infolge Herstellung guter festländischer Anschlußverbindungen eine große Bedeutung.

Die deutsche Reichs-Postverwaltung hat gleich nach Eröffnung der neuen Dampferfahrten im Jahre 1876 eine Briefpostbeförderung aus Deutschland nach London über Vlissingen eingerichtet. Dieser Briefversand war zunächst nicht beträchtlich — durchschnittlich 566 Sendungen täglich —, weil an die Vlissinger Dampfer, wie bereits erwähnt, keine passenden Eisenbahnanschlüsse aus dem Inneren Deutschlands bestanden. Der Dampferfahrplan berücksichtigte vorwiegend den Börsenverkehr zwischen Rotterdam und Amsterdam einerseits und London anderseits. Ein Vorteil aus der neuen Verbindung erwuchs im wesentlichen nur den mit besseren Zugverbindungen nach Holland bereits bedachten Gebieten Rheinlands und Westfalens. Erst im Mai 1881 wurde auf lebhaftes Betreiben aller an dem neuen Wege beteiligten Beförderungsunternehmungen zum Anschluß an die Dampfer der Linie Vlissingen–Queenborough eine gute Zugverbindung von und nach Berlin mit Anschlüssen nach und aus Mittel- und Norddeutschland und Österreich geschaffen mit folgendem Fahrplan:

I.

| | | | |
|---|---|---|---|
| $8^{10}$ | ab Berlin | an | $10^{\underline{15}}$ |
| $2^{10}$ | ab Wien | an | $7^{55}$ |
| $6^{50}$ | " Leipzig | an | $11^{\underline{42}}$ |
| $12^{34}$ | " Hannover | an | $5^{58}$ |
| $5^{3}$ | an Oberhausen | ab | $1^{29}$ |
| $6^{45}$ | ab Hamburg | an | $9^{\underline{15}}$ |
| $9^{47}$ | ab Bremen | an | $7^{\underline{8}}$ |
| $5^{10}$ | ab Oberhausen | an | $1^{0}$ |
| $7^{\underline{36}}$ | " Boxtel | an | $10^{5}$ |
| $10^{\underline{0}}$ | an Vlissingen | ab | $6^{50}$ |
| $10^{\underline{10}}$ | ab " | an | $6^{30}$ |
| $5^{\underline{50}}$ | an Queenborough | ab | $10^{\underline{10}}$ |
| $7^{58}$ | an London Holb. V. | ab | $8^{\underline{25}}$ |
| 24 Stunden | Fahrzeit Berlin-London | | 26 Stunden. |

Damit war die Fahrtdauer Berlin–London über Vlissingen von 34 auf 24 Stunden herabgesetzt (über Ostende dauerte die Reise damals im günstigsten Falle 29 Stunden). Infolge dieser Fahrplanverbesserung, mit der ein unmittelbarer Wagendurchlauf Berlin-Vlissingen noch nicht verbunden war, richtete die Reichs-Postverwaltung in dem aus Deutschland nach Holland fahrenden Zuge — ab Oberhausen $5^{10}$ — auf der Strecke Wesel–Gennep mit Zustimmung der niederländischen Postverwaltung einen besonderen Beförderungsdienst unter Begleitung eines Postschaffners ein, dem die Überführung der deutschen Briefpost für Großbritannien — etwa 5 bis 6 Säcke täglich — oblag. In der Gegenrichtung waren ähnliche Vorkehrungen deutscherseits nicht erforderlich, weil die englische Postverwaltung auf die Benutzung des Vlissinger Weges zur Absendung von Briefpost nach Deutschland verzichtete.

Eine im Jahre 1882 eingeführte Verbesserung des Eisenbahnanschlusses zwischen Hamburg und dem Zuge von Berlin nach Vlissingen, wodurch die Abfahrt aus Hamburg anstatt $6^{45}$ (siehe vorstehenden Fahrplan I) erst 10[illegible] stattzufinden brauchte, ermöglichte eine erweiterte Ausnutzung der Vlissinger Linie zur Beförderung der Briefpost aus Hamburg und Bremen sowie insbesondere zur Weiterleitung der über Hamburg zugehenden Briefposten aus Dänemark, Schweden und Norwegen für Großbritannien.

Die guten Wirkungen, die die tägliche schnelle Verbindung zwischen Berlin und London über Vlissingen für die Entwicklung des gesamten deutschen Verkehrs nach und aus Großbritannien hatte, veranlaßten die Reichs-

Postverwaltung, im Jahre 1883 bei der niederländischen Postverwaltung die Einrichtung einer zweiten täglichen Dampferfahrt auf der Linie Vlissingen–Queenborough anzuregen. Der Vorschlag wurde in den Niederlanden günstig aufgenommen und am 1. Juni 1887 ausgeführt. In der Zwischenzeit waren die niederländische Postverwaltung und die Dampfschiffahrt-Gesellschaft Zeeland übereingekommen, daß spätestens am 1. Juli 1887 neben der bereits bestehenden Nachtverbindung zwischen Vlissingen und Queenborough noch eine Tages-Dampferverbindung zwischen beiden Orten einzurichten und zu dem Zwecke drei neue Dampfer in Dienst zu stellen seien. Als Entschädigung für die Briefbeförderung mit der neuen Verbindung bewilligte die niederländische Postverwaltung der Gesellschaft Zeeland 90 v. H. desjenigen Betrags, der dieser Verwaltung auf Grund der internationalen Verträge von ausländischen Verwaltungen an Transit- oder Seepostgebühren für die mit den Tagesschiffen beförderten Sendungen zu zahlen war. Die niederländischen Posten waren von der Gesellschaft unentgeltlich zu befördern.

Nachdem so die Einrichtung der zweiten täglichen Dampferverbindung Vlissingen–Queenborough gesichert war, kam es darauf an, dem deutschen Postverkehr vorteilhafte Zuganschlüsse an die neuen Dampferfahrten zu verschaffen. Dabei bildete die möglichst frühzeitige Anbringung des den Anschluß von London vermittelnden Schnellzugs von Cöln in Berlin den Schwerpunkt der Frage. Die Reichs-Postverwaltung legte den größten Wert darauf, daß dieser Zug jedenfalls nicht später als bis dahin — $7^{28}$ Vorm. Bahnhof Friedrichstraße — in Berlin einträfe, damit eine Verzögerung in der Bestellung der mit ihm ankommenden Briefpost vermieden würde. Obgleich diesem Wunsche der Reichs-Postverwaltung nicht völlig hat entsprochen werden können, bot die neue Verbindung, die am 1. Juni 1887 ins Leben trat, für den Post- und Reiseverkehr zwischen Deutschland und Großbritannien doch eine ganz erhebliche Beschleunigung gegenüber der Verbindung über Ostende–Dover. Der nachstehende Auszug aus den damals gültigen Fahrplänen läßt das deutlich erkennen:

II.

| $9^{\underline{22}}$ | $9^{\underline{22}}$ | ab Berlin .......... an | $7^{57}$ | $5^{0}$ oder $1^{50}$ über Hamburg |
|---|---|---|---|---|
| $12^{10}$ | — | . Vlissingen ...... an | $5^{0}$ | — |
| $7^{\underline{50}}$ | — | an Queenborough .. ab | $8^{40}$ | — |
| — | $8^{\underline{20}}$ | ab Ostende ........ an | — | $4^{10}$ |
| — | $1^{\underline{0}}$ | an Dover ......... ab | — | $11^{40}$ |
| $9^{\underline{30}}$ | $3^{\underline{45}}$ | . London ........ ab | $7^{15}$ | $9^{40}$ |
| 24 Stunden | 30 Stunden | Fahrzeit Berlin-London | 25 Stunden | 31 Stunden (über Hamburg 28 Stunden). |

Die augenfälligen Vorzüge der Vlissinger Dampferlinie veranlaßten auch die britische Postverwaltung, aus ihrer Zurückhaltung herauszutreten und die Benutzung des Weges über Vlissingen zur Versendung von Briefen aus Großbritannien nach Deutschland von Anfang Juni 1887 ab anzuordnen.

Da nach alledem auf eine ganz beträchtliche Verkehrssteigerung auf der Vlissinger Linie gerechnet werden mußte, besetzte die Reichs-Postverwaltung mit Zustimmung der obersten Postbehörde der Niederlande die Eisenbahnzüge zwischen Oberhausen und Boxtel, die den Anschluß an die beiden Dampferverbindungen Vlissingen–Queenborough herstellten, in beiden Richtungen mit deutschen Beamtenbahnposten. Gleich nach Eröffnung des neuen Bahnpostdienstes stellte sich heraus, daß die Umladung der Posten in Boxtel aus dem deutschen in den anschließenden niederländischen Bahnpostwagen

und umgekehrt großen Schwierigkeiten begegnete; infolgedessen wurde zur Vermeidung dieser Umladung auf Wunsch der niederländischen Postverwaltung die Durchführung der deutschen Bahnpostwagen von Oberhausen nach Vlissingen angeordnet. Der über die Linie gehende Postverkehr wuchs schnell und so bedeutend an, daß für die deutschen Bahnposten die Fahrzeiten der Züge zwischen Oberhausen und Boxtel zur ordnungsmäßigen Bearbeitung der Briefmengen bei weitem nicht ausreichten. Gründliche Abhilfe war nur dadurch möglich, daß in den deutschen Bahnpostwagen auch das deutsche Bahnpostpersonal auf der ganzen Strecke zwischen Oberhausen und Vlissingen in ununterbrochener Fahrt zur Bearbeitung der Post verblieb. Die ersprießliche Weiterentwicklung des Verkehrs auf der Vlissinger Postlinie hing wesentlich von der Durchführung dieser Maßnahme ab; sie trat Anfang Oktober 1887 mit Zustimmung der niederländischen Postverwaltung in Wirksamkeit. Die deutsche Postverwaltung, die bis dahin auf dem Wege über Vlissingen nur Briefposten für Großbritannien hatte absenden lassen, ging gleichzeitig dazu über, auf diesem Wege auch Briefversande nach den Vereinigten Staaten von Amerika einzurichten. Bald darauf gingen auch Briefposten aus diesen Staaten für Deutschland über Vlissingen ein.

Mit Einführung dieser Neuerungen war im Jahre 1887 den Beförderungseinrichtungen für den Post- und Reiseverkehr auf der Vlissinger Linie der äußere Rahmen gegeben, in dem sie sich im wesentlichen jetzt noch bewegen. Für den Reiseverkehr insbesondere verkehrten schon zu jener Zeit bei beiden Verbindungen hin- und herwärts zwischen Berlin und Vlissingen unmittelbar durchlaufende Personenwagen. Aber es ist seitdem — abgesehen von wiederholten, mit Verbesserungen verbundenen Erneuerungen der Postdampfer, worauf noch zurückzukommen sein wird — an der Vervollkommnung des Dienstes in Hinsicht auf Beschleunigung des Verkehrs und Erleichterung des Reisens unausgesetzt weitergearbeitet worden.

Im Juni 1888 wurden die Berlin-Vlissinger Schnellzüge von ihrem alten Wege Oberhausen–Goch–Boxtel auf die etwas längere Strecke Duisburg–Crefeld–Venlo–Boxtel verlegt, hauptsächlich um Crefeld in den unmittelbaren Verkehr Berlin–London einzubeziehen. Wenn mit dieser Änderung auch die Abfahrt- und Ankunftzeiten der Verbindungen für Berlin und London nicht wesentlich verschoben wurden, so erwies sich die Maßnahme für die Entwicklung der Vlissinger Linie doch insofern hinderlich, als die angestrebte Beschleunigung des Zugverkehrs auf dem Wege über Crefeld Schwierigkeiten begegnete. Infolgedessen wurde diese Linie am 1. Dezember 1892 zu Gunsten des alten Weges über Oberhausen–Goch–Boxtel wieder aufgegeben. Die wesentlichste Folge davon war die Einstellung eines neuen Anschlußzugs Wesel–Hamburg mit einer mehr als vierstündigen Verkürzung der Reisedauer nach Hamburg, aus London $8^{30}$, in Hamburg $5^{26}$ statt $9^{45}$. Vom 1. Mai 1894 ab erfolgte eine mehr als dreistündige Verkürzung der Fahrzeit bei der Morgenverbindung Berlin-London. Der Abgang aus Berlin wurde von $7^{31}$ auf $11^{43}$ verlegt, während die Ankunft in London nur um 1 Stunde später als vorher, $8^{45}$ anstatt $7^{45}$, stattfand. Die an sich nicht erwünschte spätere Ankunft in London konnte bereits im Winterfahrplan 1895 durch Einstellung neuer, schnellerer Dampfer in die Nachtfahrt zwischen Vlissingen und Queenborough wieder beseitigt werden. Der Abgang aus Berlin erfolgte nunmehr $11^{33}$, die Ankunft in London $7^{50}$, der Abgang aus London wie bisher $8^{30}$, die Ankunft in Berlin $8^{13}$ statt $10^{51}$. Die Nachtverbindung London–Berlin erhielt vom Mai 1897 ab eine weitere sehr beträchtliche Verbesserung dadurch, daß der Abgang aus London von $8^{30}$ auf $8^{50}$, die Ankunft in Berlin von $8^{43}$

auf $7^{\underline{14}}$ festgesetzt wurde (Verkürzung der Reisedauer 1 Stunde 49 Minuten). Diese Änderung wurde im wesentlichen durch Einrichtung eines neuen Schnellzugs Cöln–Berlin ermöglicht, an den die Verbindung London–Vlissingen Anschluß fand.

Bei dem morgens von London abgehenden Zuge hatte die Abfahrt im Anfang $7^{15}$ (Fahrplan II), später $8^{30}$ stattgefunden. Diese Zeiten erwiesen sich für den Reiseverkehr unbequem; viele Reisende, die den Vlissinger Dampfer gern benutzt hätten, scheuten den frühen Aufbruch in London. Aus diesem Grunde wurde vom Mai 1900 ab der Abgang des Zuges in London von $8^{30}$ auf $9^{30}$ verschoben, Ankunft in Berlin $8^{48}$ Potsdamer Bhf. (früher $7^{34}$ Bhf. Friedrichstr.). Daraus ergaben sich für den Briefverkehr aus Großbritannien nach Deutschland über Vlissingen große Nachteile; z. B. konnten die nach Berlin gerichteten Sendungen nicht mehr wie bis dahin bei der zweiten, sondern erst bei der dritten Bestellung ausgetragen werden. Die Weiterleitung der über Berlin hinaus bestimmten Sendungen wurde ebenfalls erheblich verzögert. Da eine für den Postverkehr günstigere Verbindung über Vlissingen nicht zu erreichen war, sah sich die Reichs-Postverwaltung zur Fernhaltung weiterer Schädigungen des Berliner Verkehrs schließlich genötigt, die Londoner Morgenpost für Berlin von dem Vlissinger Wege auf den Nordexpreßzug Ostende-Berlin verlegen zu lassen, wobei die Post planmäßig in die zweite Bestellung in Berlin gelangte. Diese Maßnahme, die der schon an sich stark belasteten Bahnpost des Nordexpreßzugs einen erheblichen Arbeitzuwachs brachte, konnte am 1. Oktober 1908 wieder rückgängig gemacht werden, da von diesem Tage ab der Anschluß von London über Vlissingen nicht mehr durch den $8^{48}$ in Berlin Potsdamer Bahnhof eintreffenden Cölner Zug, sondern durch einen neu eingerichteten, unmittelbar von Vlissingen über Wesel–Haltern–Osnabrück-Hannover nach Berlin durchlaufenden Schnellzug (Ankunft Bahnhof Friedrichstraße $7^{55}$) vermittelt wurde. In der Gegenrichtung wurde vom gleichen Zeitpunkt ab auf dem nämlichen Wege ein unmittelbarer Schnellzug Berlin–Vlissingen (ab Berlin Schlesischer Bahnhof $10^{\underline{17}}$) zum Anschluß an den $10^{35}$ von Vlissingen nach Queenborough abgehenden Dampfer eingelegt (Ankunft in London $7^{\underline{32}}$). Hamburg erhielt mit diesen Berlin–Vlissinger Zügen unmittelbare Verbindung durch ein neues nach und von Wesel verkehrendes Schnellzugpaar (ab Hamburg $11^{\underline{30}}$, an Hamburg $6^{33}$). Der Einrichtung dieses den Tages-Dampferverkehr zwischen Vlissingen und Queenborough bedienenden durchlaufenden Zugverkehrs war bereits früher (1903) die Schaffung unmittelbarer Züge zwischen Berlin und Vlissingen über Essen–Oberhausen (ab Berlin Schlesischer Bahnhof $11^{23}$, an Berlin Schlesischer Bahnhof $6^{\underline{58}}$) zum Anschluß an die Nachtdampferverbindung vorausgegangen. Mit den Neuerungen vom Oktober 1908 erreichte sonach der Beförderungsdienst zwischen Deutschland und Großbritannien über Vlissingen ohne Zweifel einen recht befriedigenden Stand. Inzwischen ist aber eine weitere wichtige Verbesserung eingetreten, indem zum Anschluß an die Nachtdampferfahrten eine besondere Schnellzugverbindung zwischen Vlissingen und Süddeutschland sowie Basel — in beiden Richtungen über Crefeld — geschaffen worden ist. Zur Veranschaulichung des jetzigen Standes der Verbindungen und ihrer hauptsächlichsten Anschlüsse möge umstehender Fahrplanauszug — Sommerdienst 1910 — nebst Skizze (S. 629) dienen.

Die hervorragende Bedeutung der Vlissinger Dampferlinie für den großen Reiseverkehr dürfte auch daraus erhellen, daß — wie der Fahrplan erkennen läßt — die Anschlüsse in der Richtung nach und aus Deutschland bei jeder Verbindung durch zwei — bei dem Nachtdampfer Queenborough-Vlissingen sogar durch drei (zwei ab Vlissingen, der dritte ab Gennep) —

III.

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ... | ... | 9.50 | ... | ... | | 7.40 | ab Wien ............ an | ... | 9.57 | ... | ... | ... | 3.11 | ... |
| ... | ... | 11.23 | ... | ... | 10.12 | 9.38 | ab Berlin Schles. Bf. ....... an | ... | 8.12 | ... | ... | ... | 7.7 | ... |
| ... | ... | 10.27 | ... | ... | | 8.50 | ab Stockholm ........ an | 9.8 | | ... | ... | ... | 6.46 | ... |
| ... | ... | 11.40 | ... | ... | 10.28 | 9.54 | ab Berlin Friedrichstr..... an | *8.54 | 7.56 | ... | ... | ... | 6.51 | ... |
| ... | ... | 9.50 | ... | ... | | 9.5 | ab Wien ............ an | 9.33 | | ... | ... | ... | 7.21 | ... |
| ... | ... | 8.0 | ... | ... | | 7.7 | . Dresden .......... . | 11.20 | | ... | ... | ... | 10.2 | ... |
| ... | ... | 10.36 | ... | ... | | 9.5 | ab Leipzig .......... an | 9.6 | | ... | ... | ... | 8.6 | ... |
| ... | ... | 3.36 | ... | ... | 2.34 | 2.24 | ab Hannover .......... an | 4.28 | 4.17 | ... | ... | ... | 3.5 | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | 4.57 | ... | . Osnabrück .......... . | ... | 2.0 | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | 6.50 | □ | ... | | 5.32 | ab Dortmund .......... an | 1.33 | ⅄ | ... | ... | ● | 11.59 | ... |
| ... | ... | | 10.42 | 10.14 | | 9.33 | ab Basel ........... an | 12.16 | | ... | 8.9 | 7.49 | ⅄ | ... |
| ... | ... | | 8.30 | ... | über Haltern | 4.45 | . München ......... . | 12.58 | über Haltern | ... | ... | 10.20 | | ... |
| ... | ... | | 12.23 | ... | | 10.22 | . Stuttgart .......... . | 9.18 | | ... | ... | 6.28 | | ... |
| ... | ... | | 7.10 | ... | | 5.48 | . Cöln ............. . | 1.41 | | ... | ... | 11.19 | | ... |
| ... | ... | | 7.50 | ... | | 6.24 | . Düsseldorf ......... . | 1.4 | | ... | ... | 10.39 | | ... |
| ... | ... | Y | 8.20 | ... | | 5.34 | ab Crefeld ........... an | 6.48 | | ... | ... | 10.11 | | ... |
| ... | ... | 7.52 | | ... | | 7.2 | ab Oberhausen .......... an | 12.16 | | ... | ... | ⅄ | 10.59 | ... |
| ... | ... | 10.27 | | ... | 8.50 | ... | ab Stockholm ........ an | ... | 9.8 | ... | ... | | ... | 6.46 |
| ... | ... | 12.0 | | ... | 12.15 | ... | . Kopenhagen ....... . | ... | 4.48 | ... | ... | | ... | 7.50 |
| ... | ... | 2.44 | | ... | 11.30 | ... | ab Hamburg ......... an | ... | 6.33 | ... | ... | | ... | 5.4 |
| ... | ... | 8.20 | Y | ... | 6.56 | 7.27 | ab Wesel ............... an | 11.49 | 12.0 | ... | ... | | 10.29 | 11.10 |
| ... | ... | 9.16 | 9.28 | ... | 7.56 | 8.21 | an Gennep ab (M. E. Z.) | 10.31 | 10.46 | ... | ... | 8.53 | 9.8 | 9.58 |
| ... | ... | 8.46 | 8.58 | ... | 7.26 | 7.48 | ab Gennep an (Amsterd. Zeit) | 9.48 | 10.3 | ... | ... | 8.11 | 8.25 | ... |
| ... | ... | 9.33 | 9.46 | ... | 8.14 | 8.35 | an Boxtel ............... ab | 9.4 | 9.15 | ... | ... | 7.26 | 7.40 | ... |
| ... | ... | 9.37 | 9.50 | ... | 8.22 | 8.38 | ab Boxtel ............... an | 9.0 | 9.10 | ... | ... | 7.21 | 7.36 | ... |
| ... | 7.40 | ... | ... | ... | ... | 7.8 | ab Amsterdam ........ an | ... | ... | 12.15 | 8.58 | ... | ... | ... |
| ... | 11.23 | 11.35 | 11.48 | ... | 10.20 | 10.44 | an Vlissingen ............ ab | 7.0 | 7.10 | 7.46 | 5.33 | 5.25 | 5.41 | ... |
| ... | ... | 11.55 | ... | ... | 10.55 | | ab Vlissingen ............ an | ... | 6.50 | ... | ... | 5.20 | ... | ... |
| ... | ... | 6.10 | ... | ... | 5.50 | | an Queenborough ....... ab | ... | 11.10 | ... | ... | 10.15 | ... | ... |
| ... | ... | 7.50 | ... | ... | 7.33 | | an London Victoria ...... ab | ... | 9.45 | ... | ... | 8.35 | ... | ... |
| 20 Stunden | | | | | 21 Stunden | | Fahrzeit Berlin-London | 22 Stunden | | | 22 Stunden | | | |
| Nachtdampfer | | | | | Tagesdampfer | | | Tagesdampfer | | | Nachtdampfer | | | |

□ Direkter Zug München—Vlissingen und durchlaufende Wagen von Triest und von Basel nach Vlissingen ● Direkter Zug Vlissingen—München und durchlaufende Wagen von Vlissingen nach Triest und nach Basel * Potsdamer Bahnhof

unmittelbare Schnellzüge hergestellt werden, abgesehen von den für den niederländischen Verkehr laufenden besonderen Zügen.

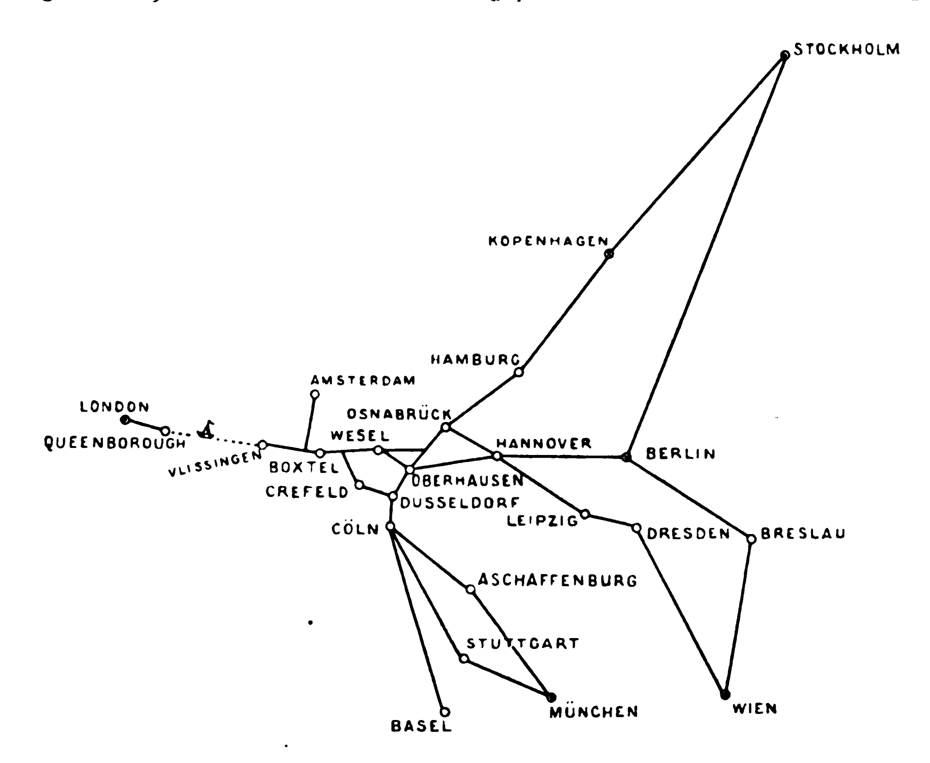
Die deutschen Bahnpostwagen laufen bei beiden Verbindungen hin- und herwärts zwischen Berlin und Vlissingen in den unmittelbaren Zügen durch. Diese Bahnposten vermitteln im wesentlichen den Briefverkehr zwischen Nord-, Ost- und Mitteldeutschland, Rußland sowie den nordischen Königreichen einerseits und Großbritannien, Nord- und Mittelamerika sowie Teilen von Südamerika, von Asien und Afrika anderseits. Der Briefpostverkehr aus Deutschland über Vlissingen hat sich aus kleinen Anfängen zum stattlichen Umfang entwickelt. Die darüber zur Verfügung stehende Statistik ist leider sehr lückenhaft. Die Anzahl der mit den Dampfern Vlissingen–Queenborough aus Deutschland abgesandten Briefbeutel hat durchschnittlich täglich betragen:

im Jahre 1879........ 2 Stück
- - 1881...... 6 -
- - 1909........ 116 - .

Dem Gewichte nach sind den Dampfern aus Deutschland im ganzen zugeführt worden:

| im Jahre | Briefe und Postkarten | Drucksachen, Warenproben usw. |
|---|---|---|
| 1883: | 28 000 kg | 52 000 kg |
| 1907: | 151 103 - | 457 602 - . |

Der Vertrag zwischen der Dampfschiffahrt-Gesellschaft Zeeland und der Königlich Niederländischen Postverwaltung über die Besorgung der Postbeförderung zwischen Vlissingen und Queenborough ist im Laufe der Jahrzehnte mehrmals, zuletzt im Jahre 1908, erneuert worden. Nach dem Vertrage von 1908 — veröffentlicht in Nr. 307 des »Staatsblad van het Koning-




rijk der Nederlanden« — ist die Gesellschaft Zeeland verpflichtet, mit Dampfern unter niederländischer Flagge zweimal innerhalb 24 Stunden zwischen Vlissingen und Queenborough oder einem anderen, zwischen den Parteien zu vereinbarenden englischen Hafen eine Schiffsverbindung zu unterhalten, die in jeder Beziehung den Anforderungen einer schnellen und regelmäßigen Postbeförderung entspricht. Unter gewissen Voraussetzungen ist die niederländische Regierung berechtigt, über die Wahl des Anlegehafens auf englischer Seite allein und selbständig zu befinden. Die Schiffe müssen solche erster Klasse mit einem Nettoraumgehalte von mindestens 800 Registertonnen und den besten Dampfern von gleichem Tonnengehalte der anderen zwischen Großbritannien und dem Festlande verkehrenden Linien ebenbürtig sein. Neue Dampfer müssen, falls Preise und Lieferzeit nicht größer als auf ausländischen Werften sind, im Inlande gebaut werden. Für jede Übertretung dieser Bestimmung hat die Gesellschaft eine Buße von 15 000 Gulden zu



zahlen. Die Fahrzeit der Postdampfer soll für den Nachtdienst höchstens $6^3/_4$ Stunden, für den Tagesdienst höchstens 8 Stunden, für diesen jedoch sobald wie möglich und spätestens vom 1. Oktober 1911 ab nur 7 Stunden betragen. Um dieser Anforderung nachkommen zu können, verpflichtete sich die Gesellschaft, drei neue Dampfer in Dienst zu stellen.

Die Regelung und die Beaufsichtigung des Dienstes liegen dem Niederländischen Generaldirektor für Post und Telegraphie ob. Die Postsachen müssen nach und aus den Postgelassen an Bord sowie nach und aus den Eisenbahnzügen unter Aufsicht von Postbeamten von der Mannschaft der Dampfschiffe verladen werden.

Für die Beförderung der Post bezieht die Gesellschaft Zeeland folgende Vergütungen:

a) für die niederländischen Briefsendungen in beiden Richtungen jährlich 50 000 Gulden;

b) für die Durchgangsendungen die hierfür im Weltpostvertrage festgestellten oder später festzustellenden Transitgebührensätze mit der Maßgabe, daß sich der Staat einerseits für eine Transitgebühren-Einnahme von mindestens 400 000 Gulden jährlich verbürgt, anderseits aber von einer diesen Betrag übersteigenden Einnahme die Hälfte erhält;

c) für die Paketpost von und nach den Niederlanden oder anderen Ländern 6 Cents = 10,2 Pf. für jedes Paket.

Die Niederländische Regierung ist berechtigt, den Vertrag, der auf die Dauer von 10 Jahren abgeschlossen ist, vor Ablauf dieses Zeitraums, frühestens aber nach dem 31. Dezember 1913 zu kündigen, sofern die Transitgebühren-Einnahme für die ausländische Post während eines vollen Kalenderjahrs nicht die Hälfte der gewährleisteten Summe von 400 000 Gulden erreicht haben sollte.

Die nach dem Vertrag erforderlichen drei neuen Dampfer sind bereits in Dienst gestellt. Es sind nicht mehr Raddampfer, wie die vorher verwendeten Fahrzeuge, sondern Doppelschraubendampfer. Sie tragen die Namen »Prinses Juliana«, »Oranje Nassau« und »Mecklenburg«.

Ein anschauliches Bild von der Beschaffenheit und Leistungsfähigkeit der neuen Dampfer gibt der »Hamburgische Correspondent« Nr. 229 vom 8. Mai 1910 in der Schilderung einer Fahrt auf dem Dampfer »Mecklenburg«, zu der die Gesellschaft Zeeland Vertreter der deutschen, englischen und holländischen Presse und der holländischen Eisenbahnen eingeladen hatte. Dieser Schilderung entnehmen wir nachstehende Angaben über Bau und Einrichtung der neuen Dampfer.

Die Dampfer fassen bei einer Länge von 364 Fuß, einer Breite von 45,1 und einer Höhe vom Kiele bis zum Oberdecke von 25 Fuß je 3000 Registertonnen. Sie haben Maschinen von 10 000 PS und sind imstande, $22^1/_2$ Knoten zu laufen; die rechtzeitige Ankunft im Bestimmungshafen ist damit gesichert. Die Größe der Fahrzeuge gestattet eine bequeme Unterbringung für die Nacht im Stile der großen Amerikafahrer. Bisher gab es in den Nachtdampfern der Linie nur vier Einzelkabinen 1. Klasse, jetzt 60. Im ganzen können 250 Reisende 1. Klasse und 120 Reisende 2. Klasse untergebracht werden. Für verwöhnteste Ansprüche hat jeder Dampfer mittschiffs mehrere in sich abgeschlossene Gruppen von Luxusräumen. Auch die Kabinen 2. Klasse sind luftig und bequem. In der 2. Klasse stehen ebenfalls ein Speisesaal, Rauchzimmer und Damensalon zur Verfügung; bei



sehr großem Andrange können in diesem die Sofas zu Betten umgewandelt werden.

Die Maschinenanlage besteht aus zwei vierkurbeligen Dreifach-Expansionsmaschinen; alle Hilfsmaschinen sind zweifach vorhanden und so gestellt, daß bei Instandsetzung der einen die andere allein arbeiten kann. Die acht Rettungsboote können durch ein leicht zu handhabendes, patentiertes Verfahren bei Schlagseite in allerkürzester Zeit auf die eine oder andere Seite herübergeholt und klargemacht werden. Wasserdichte Schotten, drahtlose Telegraphie und Unterwasser-Glockensignale verbürgen ferner die größte Sicherheit bei unsichtigem Wetter, bei Nacht und Nebel oder etwaigen Zusammenstößen.

Am 4. Juni 1910 hat auf Einladung der Gesellschaft Zeeland ferner eine Fahrt von Vertretern der am Verkehr über Vlissingen beteiligten deutschen und niederländischen Eisenbahn- und Postverwaltungen, der niederländischen und englischen Landes- und Ortsbehörden, Handelskammern usw. auf dem Dampfer »Prinses Juliana« stattgefunden. Sie ist zur größten Befriedigung aller Teilnehmer verlaufen und hat bei diesen, wie der in der »Deutschen Verkehrszeitung« Nr. 24 vom 17. Juni 1910 darüber veröffentlichten Mitteilung zu entnehmen ist, in jeder Beziehung vorzügliche Eindrücke hinterlassen. Der Mitteilung der Deutschen Verkehrszeitung sei noch entnommen, daß nach der Fahrt im Strandhotel zu Vlissingen vor dem Abschiede noch ein gemeinschaftliches Festessen stattfand, bei dem zahlreiche Reden in holländischer, deutscher, englischer und französischer Sprache gehalten wurden. Insbesondere wurden die kraftvolle Leitung und die Verdienste der Gesellschaft Zeeland von dem holländischen Minister Regout hervorgehoben. Über die Beziehungen der Gesellschaft zur deutschen Reichs-Postverwaltung sprach der Direktor im Reichs-Postamt Kobelt.

Die Flotte der Gesellschaft besteht jetzt aus: 3 Doppelschraubendampfern von je 3000 Brutto-R. T., 10 000 Pferdekräften und $22^1/_2$ Knoten Geschwindigkeit für den Nachtdienst; 3 Raddampfern von je 2000 Brutto-R. T., 8000 Pferdekräften und 20 Knoten Geschwindigkeit für den Tagesdienst und 3 Raddampfern von je 1700 Brutto-R. T., 4000 Pferdekräften und 16 Knoten Geschwindigkeit als Reserve.

Zum Schlusse seien noch einige Zahlen aus dem von der Gesellschaft Zeeland über das Buchjahr 1908 veröffentlichten Geschäftsbericht angeführt.

Befördert wurden:

| im Jahre | a) Reisende | b) Waren (Tonnen zu 1000 kg) |
|---|---|---|
| 1908: | 132 946 | 54 647 |
| 1907: | 120 059 | 56 327 |
| 1906: | 110 307 | 54 923. |

c) Postsachen:

| | ausländische | niederländische | im ganzen |
|---|---|---|---|
| 1908: | 2 908 814 kg | 447 437 kg | 3 356 251 kg |
| 1907: | 2 925 623 - | 445 557 - | 3 371 180 - |
| 1906: | 2 875 530 - | 441 197 - | 3 316 727 -. |

Für die Beförderung der Post empfing die Gesellschaft

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| im Jahre | 1908 | insgesamt | ........... 478 538 | Gulden |
| - - | 1907 | - | ........... 317 550 | - |
| - - | 1906 | - | ........... 317 439 | - . |

Finanzielles Gesamtergebnis:

| im Jahre | Roheinnahmen | Betriebsausgaben | Überschuß |
|---|---|---|---|
| 1908: | 2 302 884 Gulden | 1 391 494 Gulden | 911 390 Gulden |
| 1907: | 2 033 849 - | 1 389 454 - | 644 395 - |

Der Reingewinn aus 1908 ist zu Abschreibungen verwendet worden, so daß für dieses Geschäftsjahr keine Dividende gezahlt worden ist.

## Bedürfnis und Verbrauch — die Quellen des Verkehrs.

Von Härtel, Telegraphendirektor in Nordhausen.

Im Völkerleben der Neuzeit nimmt das Verkehrswesen einen außerordentlich breiten Raum ein. Ob wir uns das Riesengetriebe einer Großstadt mit ihren Straßenbahnen, Droschken und Kraftwagen vorstellen, ob wir an die Verbindungen denken, die zwischen den verschiedenen Orten durch Eisenbahn, Post, Telegraph und Fernsprecher hergestellt werden, oder an den Weltverkehr, der die fernsten Länder immer näher an uns heranrückt, überall spielt das Verkehrswesen eine ausschlaggebende Rolle. Ohne ausgiebige Benutzung der Eisenbahn, des Briefes und des Fernsprechers kann man sich die Welt schon gar nicht mehr denken. Und doch, wie lange ist es schon so? Wie Roosevelt in seiner Berliner Rede sehr richtig gesagt hat, reiste man vor 100 Jahren noch wie im Mittelalter, und die jetzige Hochflut des Verkehrs besteht noch nicht einmal seit 50 Jahren. Da taucht unwillkürlich die Frage auf: Wie kommt es denn, daß sich auf einmal eine so reiche Blüte entfaltet hat, auf welche Umstände sind diese noch nie dagewesenen Zustände zurückzuführen? Diese Frage hängt mit der Gesamtentwicklung der Menschheit und besonders mit der Entwicklung unseres Wirtschaftslebens zusammen und gipfelt letzten Endes in dem dem Menschen gesteckten hohen Ziele der Weiterentwicklung zu größerer Vollkommenheit. Daß das uns vertraute Verkehrswesen in einen solchen Rahmen gestellt, und daß gezeigt worden ist, wie es auch an seinem Teile zur Verwirklichung der höchsten Aufgabe der Menschheit mitgewirkt hat, verdanken wir den Errungenschaften der neueren Forschungen auf dem Gebiete der Entwicklungsgeschichte, und es ist gewiß anziehend, uns an der Hand eines hervorragenden deutschen Gelehrten rückwärts schauend die Kräfte und Verhältnisse zu vergegenwärtigen, die wirksam gewesen sind, um die gegenwärtigen Zustände herbeizuführen.

Prof. Lamprecht*) hat die Entwicklung der einzelnen Wirtschaftstufen im Gegensatze zu früheren Forschern, die mehr äußere Merkmale zugrunde gelegt haben, auf seelische Vorgänge, und zwar auf das einfachste Bedürfnis zurückgeführt, das allein übrig bleibt, wenn wir den Menschen in seinem allerältesten Urzustande betrachten: auf das Bedürfnis der Lebenserhaltung durch Nahrung und durch Schutz vor Gefahren. Bei dem noch vereinzelt lebenden Urmenschen ist es wie beim Tiere. Er lebt nur für den Augenblick; sobald er ihm zusagende Nahrung erblickt, erwacht in ihm die Begierde danach; er bemächtigt

*) Karl Lamprecht, Deutsche Geschichte. Zweiter Ergänzungsband, erste Hälfte. Freiburg (Breisgau), Hermann Heyfelder.



sich ihrer, verschlingt sie, und das seelische Gleichgewicht ist wieder hergestellt. Durch fortwährende Wiederholung immer der nämlichen zur Nahrungsaufnahme oder zur Abwendung von Gefahren erforderlichen Tätigkeiten werden diese zur Gewohnheit. Sie werden ganz reflexartig ausgelöst und automatisch erledigt. Auf dieser Urstufe der Entwicklung fehlt daher noch vollständig jede Selbstbeherrschung, jede geistige Tätigkeit, und auch von körperlicher Arbeit kann man noch nicht sprechen. Es ist ein vollständig ungeregeltes Triebleben der uneingeschränktesten Freiheit und der vollsten Zufriedenheit. Dieses paradiesische Dasein*), das man sich tatsächlich als in der Kindheitszeit der Menschheit durchlebt denken kann, und das sich auch durch das biogenetische Grundgesetz, wonach sich die früheren Entwicklungstufen in der Keimesgeschichte jedes einzelnen Menschen wiederholen, begründen läßt, indem es noch heutzutage jeder Mensch in seiner Kindheit durchlebt, war ein Zeitalter der körperlichen Vollkommenheit. Der Mensch war wie das Tier körperlich seiner augenblicklichen Umgebung vollkommen angepaßt, kannte also kein unerfüllbares Bedürfnis.

Dabei blieb es aber nicht. Sei es, daß zufällige Not und Gefahr ihn hart bedrängten, sei es, daß sich die Verhältnisse überhaupt wesentlich änderten, der Mensch erwies sich den neuen Verhältnissen gegenüber als nicht genügend angepaßt und den ihm gegenüberstehenden Mächten allein nicht gewachsen. Er wäre zweifellos, wie so viele Tiergattungen vor und nach ihm, wieder zugrunde gegangen, wenn er nicht ein neues Mittel angewandt hätte, um seine Macht zu vervielfältigen. Er schloß sich mit anderen Genossen zusammen, erlangte dadurch deren so wertvolle Hilfe, mußte dafür aber auch einen hohen Preis zahlen. Er mußte seine bisherige uneingeschränkte Freiheit hingeben, konnte sich nicht mehr wie früher schrankenlos ausleben, mußte sich nach seinen Volksgenossen richten, mit ihnen zusammenstehen und die Nahrung teilen. Mit dem Paradiesesleben war es vorbei. Es gehörte ihm nicht mehr alles, was er sah. Er durfte nicht mehr einfach zugreifen und essen, sondern bekam nur seinen Teil zugezählt. Dies ist ein entscheidender Wendepunkt in der Entwicklungsgeschichte der Menschheit. Gegen die Preisgabe eines Teiles seiner persönlichen Freiheit tauschte er den Vorteil größerer Sicherheit ein. Dadurch wurden die Kräfte, die er früher ausschließlich zu seiner Verteidigung nötig gehabt hatte, jetzt frei, und er konnte sie für andere nützliche Dinge gebrauchen. Zunächst zur planmäßigeren Einsammlung der Nahrung, zur Ausbildung seiner Handfertigkeit, zur Herstellung von Waffen. Auch schon die Vorstufe des Handels, der Tausch, kann in die Erscheinung getreten sein, wenn unter dem Schutze der Sippe, wie die Vereinigungen bei den alten Germanen geheißen haben, ein Mensch einen Gegenstand, eine Pfeilspitze, ein Messer verfertigt hatte, dessen er nicht bedurfte, und das er einem anderen gegen einen anderen Gegenstand überließ. Das Auftreten und die Befriedigung der Bedürfnisse folgten hier nicht wie auf der Urstufe unmittelbar aufeinander, sondern sie rückten auseinander, und zwar zeitlich sowohl wie räumlich. Für den Menschen bedeutet diese Trennung eine geistige Spannung, eine Beherrschung seiner natürlichen Triebe, wenn er Nahrung sieht und sie nicht sofort genießt; ebenso wie es eine geistige Arbeit bedeutet, wenn er Vorsorge trifft, durch Fertigung von Waffen die Abwehr künftiger Gefahren vorbereitet, durch Einsammeln von Früchten und noch mehr durch Säen von Getreide den Zufälligkeiten des Findens der Nahrungsmittel vorbeugt.

Auf der Stufe der Sippenschaften fand auch schon ein Tauschverkehr mit Angehörigen anderer Stämme statt. Die Ausgangsform war die des Geschenkes. Wenn ein fremder Tauschlustiger von einem anderen Stamme gewisse Gegen-

*) Heinrich Schotzky, Die Zukunft der Menschheit. Berlin, Carl Curtius, S. 28 ff.



stände haben wollte, stellte er sich unter den Schutz eines Sippengenossen, gab ihm ein Gastgeschenk und empfing als Gegengeschenk das gewünschte. Als sich dann später eine größere Auswahl an Tauschgegenständen und ein größeres Bedürfnis nach Tausch herausbildete, entstand hierfür eine besondere Einrichtung, indem die miteinander in Verkehr tretenden Sippen an ihren Grenzen neutrale Plätze, für die sie sich gegenseitig den Frieden gewährleisteten, verabredeten und so den Grundstein zu den späteren Märkten legten. Dieser Marktverkehr war aber immer noch ganz einfach. Man kann weder von einem Werte oder Preise der Gegenstände, noch von einem Handel, noch von Händlern sprechen. Das Verhältnis zwischen den Tauschgegenständen bestimmte lediglich der Reiz, den ein Gegenstand auf die Begierde eines Tauschlustigen, ihn zu besitzen, ausübte. Es traten Erzeuger und Verbraucher unmittelbar miteinander in Verbindung. Es wurde noch nicht etwa gekauft, um weiter zu verkaufen.

Der den Menschen innewohnende Drang nach Weiterentwicklung, der sich in Entfaltung immer weiterer Kräfte und in immer größerer Verbreitung der für ein gedeihliches Fortkommen der Menschen nötigen Vorbedingungen betätigt, ließ es aber nicht bei der Sippenbildung bewenden. Die Sippe konnte den von den Menschen zu allen Zeiten ersehnten Frieden nur auf einem verhältnismäßig kleinen Raume durchsetzen, während zwischen den Stämmen und Sippen dauernd die blutigsten Fehden und die größte Unsicherheit herrschten. Aus dem Zusammenschlusse der einzelnen Sippen bildete sich nach und nach der Staat als höhere, über den Sippen stehende Einheit, die auf einem viel größeren Raume Ordnung zu schaffen und zu erhalten suchte. Vorbedingung dazu war auch hier wieder wie auf der Stufe der Sippenbildung die Unterordnung der einzelnen unter das Ganze. Wenn hiermit wieder eine Einschränkung der persönlichen Freiheit verbunden war, so hat sich die germanische Welt doch nicht, wie das bei so viel anderen Völkerschaften beobachtet worden ist, unter ein starres, unbeugsames, alle Eigenart der Einzelmenschen unterdrückendes Joch zwingen lassen. In ihrer Geschichte zeigt sich vielmehr die eigentümliche Erscheinung eines rhythmischen Spieles zwischen dem Überwiegen der Selbstsucht und der Uneigennützigkeit, des Lebens und Schaffens des Menschen für das eigene Ich und für die Allgemeinheit. Auf die Zeit der ungebundensten Freiheit war die Zusammenfassung der Kräfte der einzelnen in den Sippen gefolgt. Diese Zeit der vollständigen Güter- und Arbeitsgemeinschaft schränkte aber den einzelnen zu sehr ein. Sobald bei Beginn von größeren Staatsbildungen die äußere Ruhe mehr gesichert war, erwies sich das enge Band der Sippe als drückende Fessel, die gesprengt wurde. Als Grundlage des Staates bildete sich nun jene Gemeinschaft heraus, die der eigenen Betätigung der Einzelmenschen den weitesten Spielraum beläßt und sich bis heute als idealste Grundform bewährt hat, die Familie. In ihr war nicht mehr der Gesamtwille, sondern der Einzelwille des Familienoberhaupts ausschlaggebend. Jede Familie mit ihrem Gesinde arbeitete für sich und erwarb von dem Gemeindegrundeigentum ein gewisses Stück zur eigenen Verwaltung. Es bildete sich eine Arbeitsteilung heraus, bei der die einzelnen Arbeiter auch schon eine gewisse Gütererzeugung auf Vorrat vornehmen. Die Arbeit wird mehr geordnet, woraus sich eine größere Menge an auszutauschenden Gütern und auch an zu befriedigenden Bedürfnissen ergibt. Infolgedessen hebt sich der Güteraustausch an den Marktplätzen weiter, und es setzen sich dort schließlich Händler fest, die nicht für den Eigenbedarf kaufen, sondern um wiederzuverkaufen. Aus den Märkten werden später Städte, die als zweiten neuen Stand die Handwerker entstehen sehen, die sich mit der Veredelung, der Verarbeitung der ihnen zugebrachten Rohstoffe abgeben. Beide Klassen bleiben dauernd im lebhaftesten Verkehr mit der sich mehr und mehr auf die Bearbeitung des Bodens und die Viehhaltung beschränkenden

Umgegend. Anderseits gehen aus den Familienverbänden einzelne besonders kräftige hervor, die über die anderen hinauswachsen, großen Grundbesitz an sich reißen und dieses große Gebiet in einer straffen Gliederung verwalten. Sie werden schließlich zu kleinen Fürsten und brauchen eine Reihe von Hilfskräften, die die Anfänge des späteren Beamtentums bilden. Überall zeigen sich neue Ansätze zu weiterer Arbeitsteilung. Die Betätigung der Einzelperson entwickelt sich in immer mannigfaltigerer Weise. Trotzdem bleibt aber der einzelne Erzeuger und Verbraucher in einer Person, die Spannung zwischen Bedürfnis und Bedürfnisbefriedigung und der zu ihrem Ausgleich einsetzende Verkehr halten sich noch in engen Grenzen. Es handelt sich im allgemeinen noch um einen sich auf ein kleines Gebiet erstreckenden Güter- und Gedankenaustausch.

Da trat in Deutschland mitten in diese ruhige Entwicklung auf einmal aus äußeren Anlässen eine Episode mächtigen Aufschwungs des Handels und Verkehrs. Es bildeten sich Zustände heraus, wie wir sie erst wieder im vorigen Jahrhundert gesehen haben. Die Veranlassung dazu war, daß der Fernhandel fremder Völkerschaften, der bisher in Deutschland überhaupt noch keine Rolle gespielt hatte, vorübergehend durch unser Vaterland seinen Weg nahm und damit ein ganz neues Zeitalter herbeizuführen schien. Im Süden waren im 14. Jahrhundert die bisher kaum benutzten Alpenpässe dem Handelsverkehr erschlossen worden, die schnell aufblühenden Städte Nürnberg, Augsburg, Konstanz, Basel traten mit den hochentwickelten oberitalischen Städten in Verkehrsbeziehungen und vermittelten den internationalen Verkehr aus dem Morgenlande nach Westeuropa. Im Norden dagegen entstand die Hansa und zog aus der Besorgung des Handels zwischen den westlichen und nordwestlichen Ländern reichen Gewinn. So glänzend aber auch diese frühe Blüte gewesen war, so war sie doch nur von kurzer Dauer. Schon von der Mitte des 16. Jahrhunderts an verschoben sich durch das Niedergehen der Macht der Städte, die Verlegung der Handelswege an die atlantische Küste und später durch die Nachwirkungen des Dreißigjährigen Krieges die Verhältnisse so vollständig, daß der Aufschwung ein schnelles Ende erreichte und die Zeiten des königlichen Kaufmanns sowohl im Norden wie im Süden vorüber waren.

Was sich unter günstigen Umständen schnell herausgebildet, aber nicht genügend gefestigt hatte, ein selbständiger Kaufmannstand, der vermittelnd und regelnd in die verschiedenen Wirtschaftsgebiete und Bedürfnisbereiche eingreift und alle Fäden zwischen den erzeugenden und den verbrauchenden Klassen in der Hand hat, das mußte sich nach dem eingetretenen Niedergang unter ungünstigeren Verhältnissen noch einmal langsamer entwickeln, es stützte sich dann aber auf die breite Grundlage des ganzen Volkes und erwies sich dadurch gefesteter und lebenskräftiger. In der Weiterentwicklung, die etwa da einsetzte, wo sie unterbrochen worden war, wurde der Kaufmann immer unabhängiger von seinem Kundenkreis; er reißt den Verkehr mit dem Erzeuger und Verbraucher ganz an sich, so daß diese beiden immer weniger unmittelbar miteinander in Verbindung treten und die Spannung zwischen Bedürfnis und Genuß schon auf drei Personen ausgedehnt wird. Es bilden sich nun auch feste Preise für die Waren; das Geld tritt als Verkehrsmittel auf, durch Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit kommt es zur Kapitalbildung und zur Kreditgewährung. Der Übergang zum kapitalistischen Zeitalter war gewonnen. Der Fortschritt beschränkte sich aber nicht auf den Kaufmann allein. Auch die Tätigkeit des Handwerkers wurde von dem wachsenden Kapital befruchtet. Er fing an, planmäßiger und auf Vorrat zu arbeiten und mit seinen Erzeugnissen zu handeln. Je mehr sich diese Entwicklung der neuesten Zeit nähert, je vollständiger Herstellung und Verbrauch infolge immer durchgreifenderer Arbeitsteilung voneinander getrennt werden, desto größere Bedeutung erlangt in unserem Wirtschafts-

leben der Güter sammelnde und mit Kapital arbeitende Kaufmann, desto sprunghafter breitet sich das Wirtschaftsleben in die Breite und Tiefe aus, und wir stehen heute vor einer Erscheinung von nie geahntem Umfange.

Man hat*) die einzelnen Abschnitte der Wirtschaftsentwicklung mit den verschiedenen Abständen der Sterne des Planetensystems von der Sonne verglichen und ausgeführt, daß, wie die äußeren Sterne Neptun, Uranus, Saturn unvorstellbar große Entfernungen von der Sonne haben, und daß, je weiter man sich dem Hauptgestirn nähert, in desto kürzeren Abständen die inneren Sterne aufeinander folgen, so auch in der Wirtschaftsentwicklung die untersten Stufen unendlich lange Zeiträume eingenommen haben, daß aber dann, je näher man der Neuzeit komme, die einzelnen Abschnitte immer schneller aufeinander folgen.

Die überragende Stellung des Kaufmanns schließt eine sich immer mehrende Macht in sich, und mit dieser Macht greift er auch auf die Gütererzeugung über und beherrscht schließlich den Erzeuger sowohl wie den Verbraucher, denen er beiden seinen Willen aufzwingt. Damit zeigt sich die oben erwähnte rhythmische Bewegung in dem Verhältnisse zwischen persönlicher Freiheit und Gebundenheit wieder im Freiheit raubenden Sinne. Die Verquickung von Handel und Erzeugung, die den ungeahnten Aufschwung unseres Wirtschaftslebens herbeigeführt und den Kaufmann zu einer ausschlaggebenden Macht der Neuzeit gemacht hat, ist die Unternehmung. Zuerst hat der kapitalkräftige Kaufmann die Hausindustrie geschaffen, indem er einen bestimmten Teil der Gütererzeugung selbst in die Hand nahm. Später wurden mehrere Arbeiter in einem gemeinsamen Arbeitsraum untergebracht, wobei sich die Arbeit besser überwachen, eine weitergehende Arbeitsteilung vornehmen und schließlich auch mechanische Arbeit von mechanischen Kräften ausführen ließ. Es entstand die Fabrik mit ihren immer verwickelteren Arbeitsmaschinen und mechanischen Antrieben. Dadurch wurde eine Massenherstellung ins Leben gerufen, für jede Warengattung entstanden besondere Fabriken, die ihre bestimmten Waren in der besten Ausführung und in großer Menge herstellten. Das ging aber entschieden über das Bedürfnis hinaus, für diese Massenerzeugnisse war noch kein Markt vorhanden. Es nützte aber den Unternehmern nichts, daß sie die Massenerzeugnisse herstellten, sie mußten sie auch absetzen, und zwar möglichst bald, denn immer neue Mengen kamen nach. Sie waren also gezwungen, sich neue Märkte zu suchen und das Bedürfnis nach den massenhaft erzeugten Waren künstlich zu wecken. Der Kaufmann ging hinaus in fremde Länder, zu fremden Völkern, einerlei, ob sie zivilisiert waren oder nicht; er durchstreifte die ganze Welt und bot seine Waren an. Es gab aber auch andere Fabriken, die die nämlichen Waren erzeugten und anpriesen, und besonders auch andere Völker, die sich um den gleichen Markt bemühten. Da ergab sich der in der Gegenwart so bekannte erbitterte Wettbewerb, in dem unter den Bewerbern nur der den Sieg davontragen konnte, der nicht allein die besten und preiswertesten Waren lieferte, sondern der auch die meisten Kunden heranzuziehen, am schnellsten zu liefern und den Markt am besten zu beherrschen verstand. Dazu reichten aber die alten Hilfsmittel nicht aus, denn mit diesen konnte er nicht die ganze Erde umspannende Verbindungen anknüpfen. Die gewaltigen Entfernungen und die zu ihrer Überwindung nötige Zeit wären unter den alten Verhältnissen zu groß gewesen, als daß sie eine solche Entwicklung zugelassen hätten. Dazu bedurfte es neuer, viel vollkommenerer Hilfsmittel, und das waren die heutigen Verkehrsmittel: Dampfschiffe, Eisenbahnen, Post, Telegraphen, Fernsprecher, Geld. Nur dadurch, daß diese die weitestgehende Verbreitung gefunden haben und in der besten Weise eingerichtet worden sind, ist es möglich geworden, die vom Handel

*) Scheiner, Buch des Weltalls, S. 8.



eingeschlagenen Wege derart zu verkürzen, daß es wirkt, als ob alle Länder räumlich viel näher gerückt worden wären, und als ob die Zeit kaum noch eine Rolle spielte.

Bei dem Riesenbetriebe des heutigen Verkehrswesens haben wir es selbstverständlich nicht etwa nur mit äußeren, körperlichen Dingen, etwa nur mit dem Austausche von Waren, sondern viel mehr noch mit geistigem Verkehr zu tun. Seitdem es dem Menschen gelungen ist, in der Schrift seine Gedanken der Vergänglichkeit zu entreißen, und vor allem, seitdem es durch Erfindung der Buchdruckerkunst möglich geworden ist, Geisteserzeugnisse auch zahllosen anderen Menschen mitzuteilen und weit zu verbreiten, seitdem war eine Einrichtung, die den Nachrichtenverkehr übernahm, zur Notwendigkeit geworden. Neben den zuerst vertretenen Brief traten später, als es darauf ankam, die Zeit, die er zu seiner Beförderung brauchte, zu überspannen, der Telegraph und der Fernsprecher, die die Willensäußerungen mit der Schnelligkeit der Nervenbahnen fortleiten. Bei dieser Vollkommenheit der Verkehrsmittel wirkt die weite Spannung, die zwischen Erzeugung und Verbrauch getreten ist, und bei der zwischen beides sich weite Räume, lange Zeitspannen und viele vermittelnde Zwischenglieder geschoben haben, durchaus nicht mehr hemmend oder hindernd — wir verwenden Baumwolle aus Afrika, trinken Tee aus China und essen Apfelsinen aus Italien; je älter der Wein ist, desto mehr wird er geschätzt; an jedem Gegenstande haben zahlreiche Hände mitgearbeitet. Im Gegenteil wird uns heute eine solche reiche Auswahl an allem geboten, daß man sich des weiten Weges, den die Waren von der Erzeugung bis zum Verbrauche haben durchlaufen müssen, gar nicht mehr bewußt wird. Die Bedürfnisse des Wirtschaftslebens werden also, trotzdem sie gegen früher auf das Vielfache gestiegen sind, doch in vollkommenerer Weise befriedigt, und das Verkehrswesen ist dabei nicht etwa nur ein kräftiger Handlanger, sondern eine wesentliche Vorbedingung, denn es muß dem Kaufmanne vorausgehen, sein Bahnbrecher sein, wenn er seine Aufgabe ordentlich erfüllen soll.

Wenn wir uns am Ende der vom Menschen bisher durchlaufenen langen Entwicklungsreihe die Frage vorlegen, was wir eigentlich damit erreicht haben, so ist es gewiß richtig, wenn genügsame Gemüter geltend machen, daß das fürchterliche Getriebe des modernen Lebens mit seinem Hasten und Jagen höchstens dem äußeren Menschen zugute komme, seine Nerven- und Geisteskräfte aber aufs äußerste anspanne, ohne ihm wirklich zu nützen und ihn glücklich zu machen. Bei oberflächlicher Betrachtung möchte man allerdings meinen, es könne nicht die Bestimmung des Menschen sein, an einer Stelle des Wirtschaftslebens, die so nichtig ist wie möglich, fieberhaft zu arbeiten, um fremde Bedürfnisse, die vielleicht noch nicht einmal vorhanden sind, zu befriedigen und dabei seelisch und körperlich zu verkümmern. Aber man darf eben nicht die äußere Erscheinung mit dem inneren Kerne verwechseln. Alles Äußere ist nicht Selbstzweck, sondern Mittel zum Zwecke. Der Sinn des Lebens liegt tiefer, und die dem Menschen zugewiesene Entwicklungsbahn bewegt sich auf geistigem Gebiete. Wenn der dem Menschen innewohnende Drang, nicht nur sein Leben zu fristen, sondern auch einen gewissen Grad von Lebensfreude zu genießen, ihn dazu gebracht hat, die äußeren Lebensformen immer wieder zu verändern, immer wieder neue Formen zu suchen, durch die er seinem Ziele näher zu kommen glaubte, so konnten die äußeren Umgestaltungen nur unter gleichzeitiger tiefgehender innerer Umbildung erfolgen. Welches hohe Maß von Selbstbeherrschung mußte sich der Mensch angewöhnen, um seine natürlichen Triebe so weit zu zügeln, daß er mit seinem Nebenmenschen ersprießlich zusammenwohnen, ja daß er sogar mit ihm zusammen an einem gemeinsamen Ziele arbeiten konnte. Welche Summe von Erfahrungen mußte er in der harten Schule des Lebens machen, welche Willens-

und Geisteskraft entfalten, um den Anforderungen des Lebens immer mehr gewachsen zu sein. Dabei ist er dadurch, daß er gezwungen war, mit vielen anderen zusammenzuleben, die verlangten, daß auf sie Rücksicht genommen wurde, und daß er mit seiner Arbeit einer großen Gemeinschaft eingefügt wurde, wo nicht sein Wille, sondern das höher stehende Wohl der Allgemeinheit die Richtschnur abgab, in seiner äußeren persönlichen Freiheit zwar arg eingezwängt worden; woran er aber gewonnen hat, das ist die innere Freiheit, seine Persönlichkeit zu entfalten und das Beste aus sich herauszuarbeiten, das er zu geben hatte. Nur durch redliche Arbeit eines jeden an seinem Teile kann das Ganze gefördert werden. Ein glänzendes Beispiel hierfür ist unser heutiges Verkehrswesen, das nur auf diesem Wege fast in einem Zuge so ausgebreitet und durchgearbeitet werden konnte, wie es in den letzten 40 Jahren geschehen ist, und das alle geistigen Errungenschaften zum Nutzen der Allgemeinheit stets in seinen Dienst stellt.

---

# LITERATUR.

Das elektrische Kabel. Eine Darstellung der Grundlagen für Fabrikation, Verlegung und Betrieb. Von Dr. phil. C. Baur, Ingenieur. Zweite, umgearbeitete Auflage mit 91 Textfiguren, XI und 398 Seiten. Berlin. Verlag von Julius Springer, 1910. Preis gebunden 12 Mark.

Der Verfasser, der auf langjährige Erfahrungen in der Herstellung von Kabeln zurückblicken kann, hat sich mit dem vorliegenden Werke das Ziel gesteckt, eine hauptsächlich für Starkstromtechniker bestimmte, auf wissenschaftlicher Grundlage aufgebaute zusammenfassende Darstellung der Fabrikation der Kabel, ihrer Behandlung bei der Verlegung und ihres Betriebs zu geben. Wie gleich vorweg bemerkt werden möge, ist er dieser Aufgabe durchaus gerecht geworden. Das Buch bildet eine wertvolle Bereicherung der Literatur über dieses wichtige Sondergebiet der Elektrotechnik.

Die jetzige Auflage weist gegenüber der 1903 erschienenen ersten keine grundsätzlichen Änderungen in der Anlage auf. Anzuerkennen ist, daß der Verfasser noch mehr als bisher danach gestrebt hat, den Stoff folgerichtig zu ordnen und zu verarbeiten. Veraltetes und minder Wichtiges ist ausgemerzt worden, hauptsächlich aus dem Abschnitt über die Herstellung der Kabel. Dadurch hat der Verfasser es erreicht, für die inzwischen, besonders auf theoretischem Gebiete, nötig gewordenen Ergänzungen und Erweiterungen ohne wesentliche Vergrößerung des Umfanges Platz zu gewinnen. Die knappe, treffende Darstellung, die durch gut ausgeführte Abbildungen unterstützt wird, ist auch der vorliegenden Auflage erhalten geblieben.

Es ist nicht möglich, in einer kurzen Besprechung den reichen Inhalt auch nur andeutungsweise zu erörtern. Wir beschränken uns daher darauf, im folgenden auf die in dem Buche behandelten Fragen kurz hinzuweisen. Es zerfällt in sieben Abschnitte. Der erste bringt auf 147 Seiten eine erschöpfende Darstellung der wissenschaftlichen Grundlagen. Darin werden u. a. behandelt: das Verhalten des Dielektrikums unter Gleich- und unter Wechselstrom — bemerkenswert sind die hier mitgeteilten, wohl nur wenig bekannten Angaben über die Lebensdauer erwärmter Materialien —, der Kupferwiderstand von Drahtseilen und der Kupferwiderstand eines Leiters

gegen Wechselstrom, Meß- und Prüfverfahren, Fehlerbestimmungen, die Theorie der Seile. Den Beschluß macht die Theorie der Fernsprechkabel. Sie wird mit großer Ausführlichkeit und dem neuesten Stande der Forschung entsprechend dargestellt, zuerst für die Leitung mit gleichmäßig verteilter Selbstinduktion, sodann für die Pupinleitung. Weiter werden Beschreibungen je eines Kabels der beiden Bauarten gegeben und Vergleiche zwischen den beiden Leitungen gezogen. Der zweite Abschnitt (83 Seiten) gibt dem Leser ein anschauliches Bild von der Entstehung eines Kabels; die einzelnen Unterabschnitte beschäftigen sich mit dem Verseilen, Plattieren — d. i. Umwickeln eines Leiters mit Isolierstoff —, Trocknen der Isolation, Tränken der Kabel und dem Umpressen mit Blei, ferner mit dem Prüfen der Bleikabel, dem Panzern sowie mit der Vorbereitung für den Versand. Diese Ausführungen beziehen sich zunächst auf Starkstromkabel. Weiterhin geht der Verfasser näher auf den Bau der Fernsprech-, der Gummi- und der Telegraphenkabel mit Guttapercha- und mit Faserstoffisolation ein. Im dritten Abschnitte (36 Seiten) wird das Verlegen und Verbinden der Kabel behandelt. Der folgende, neu eingefügte Abschnitt »Das Kabel im Betrieb« (37 Seiten) wendet sich ausschließlich an die Leiter und Ingenieure von elektrischen Kraftwerken; hauptsächlich wird darin die wichtige Frage der Überspannungen erörtert. Im fünften, 35 Seiten umfassenden Abschnitte »Materialienkunde« finden wir alles Wissenswerte über die zur Herstellung der Kabel nötigen Stoffe (Kupfer, Blei, Aluminium, Eisen, Jute, Baumwolle, Leinengarn, Seide, Papier, Leinöl, Harze, Guttapercha, Gummi). Die beiden Schlußabschnitte beschäftigen sich mit der Berechnung der Gewichte der Materialien und Kabel sowie mit der Bestimmung der Selbstkosten; ferner werden die zur Kabelfabrikation benutzten Maschinen (Seilmaschinen, Kabelpresse, Trockenapparate) und die Apparate zur Spannungsprüfung besprochen.

Die längeren Unterseekabel hat der Verfasser, wie noch hervorgehoben sei, nicht in den Kreis seiner Erörterungen gezogen.

Wenn das Werk auch vorwiegend auf die Bedürfnisse des Starkstromtechnikers zugeschnitten ist, kann es doch auch dem Telegraphenbeamten, besonders dem im Baudienste stehenden, manche nützliche Fingerzeige und Anregungen geben. Druck und Ausstattung sind vortrefflich.

---

Handbuch für Postamtsvorsteher. Ein Hilfsbuch für Postamtsvorsteher und deren Vertreter, für Kassen- und Kanzleibeamte sowie für Stellenvorsteher bei den Kaiserlichen Postämtern. Von Teut, Postmeister. 5. Auflage. 1911. Barby (Elbe), Selbstverlag des Verfassers. 339 Seiten. Preis 2 Mark 50 Pf.

Der Verfasser hat das ursprünglich nur für Postverwalter bestimmte Handbuch (vgl. unsere Besprechung der 4. Auflage, Archiv 1906, S. 784) in der neuen Auflage nunmehr so eingerichtet, daß es auch von den Vorstehern der Postämter II und der kleineren Postämter I sowie von den Aufsichts- und Kanzleibeamten der größeren Postämter mit Erfolg als Merk- und Nachschlagebuch wird verwendet werden können. Den wichtigsten Teil des Buches, der auch äußerlich den größten Raum einnimmt, bildet eine nach Geschäftstellen geordnete Zusammenstellung aller dem Postamtsvorsteher oder seinen Vertretern nach den Dienstvorschriften obliegenden Amtsgeschäfte. Besonders eingehend ist dabei u. a. der Fernsprechbetriebsdienst behandelt worden, der bei dem schnellen Anwachsen des Fernsprechverkehrs immer



höhere Aufmerksamkeit beansprucht. Auch die weiter dem Handbuch eingefügten Abschnitte, wie Mitteilungen über Arbeitsmaß und Sonntagsruhe im Postdienst, über Mietrechte und Mietpflichten der Beamten, über die Invalidenversicherung usw., ferner eine Ruhegehalts- und Wohnungsgeldzuschußtafel, eine Zusammenstellung der bei Revision einer Postagentur zu beachtenden Gesichtspunkte u. dgl. m., sind ebenso wie die Merkliste und die zahlreichen Anlagen (probeweise ausgefüllte Rechnungen und Forderungsnachweise und Entwürfe zu sonstigen im dienstlichen Verkehr häufiger vorkommenden Schriftstücken) mit gutem Geschick ausgewählt und geordnet. Wir fügen noch hinzu, daß Änderungen der Dienstvorschriften und neue Bestimmungen bis in die jüngste Zeit hinein Berücksichtigung gefunden haben.

---

Technische Monatshefte. Zeitschrift für Technik, Kultur und Leben. Herausgegeben von Friedrich Kahl und Diplom-Ingenieur Dr. Adolf Reitz. Verlag der Technischen Monatshefte (Franckhsche Verlagshandlung) Stuttgart. Vierteljährlich (mit Buchbeilage) 1 Mark 75 Pf.

Das rege Interesse, das der Naturwissenschaft und der Technik entgegengebracht wird, hat in neuerer Zeit mehrere Zeitschriften ins Leben gerufen, die sich die Aufgabe gestellt haben, weite Kreise mit den Errungenschaften und Fortschritten auf diesen Gebieten vertraut zu machen. Die uns vorliegenden »Technischen Monatshefte« verfolgen das gleiche Ziel; sie sollen den Technikern die Bedeutung ihrer Arbeit vor Augen führen und die Männer der Technik in Gegenwart und Vergangenheit, deren Namen mit umwälzenden Neuerungen oder bemerkenswerten Einzelwerken verbunden sind, in Wort und Bild und in biographischen Skizzen dem Leser näher bringen. Erfinder und Gelehrte sollen in der Zeitschrift eine Stätte finden, wo sie ihre Gedanken und Projekte den Fachleuten und einem weiteren Publikum darlegen können, Techniker und Laien aus ihr Anregung und Belehrung schöpfen. Die bisher erschienenen 10 Hefte bringen eine Fülle fesselnder Abhandlungen, die auch unseren Lesern viel Interessantes bieten, z. B. die Aufsätze: »Maschinen und Lebewesen« von Prof. Dr. Wilhelm Ostwald, »Die Wunder der Tauernbahn« von Joseph Aug. Lux, »Elektronenprobleme« von Dr. Gervin, »Einiges über Elektrostahl und Elektrostahlöfen« von V. Engelhardt, »Deutsche Werftbetriebe« von C. Lund, »Das Eisen im Altertum« von Oberingenieur Walter Giesen, »Das Materialprüfungsamt« von F. M. Feldhaus, »Das Kautsckukproblem« u. dgl. m.

An Buchbeilagen, von denen jährlich drei bis vier erscheinen sollen, sind bis jetzt herausgegeben worden:

Der Ingenieur. Seine kulturelle, gesellschaftliche und soziale Bedeutung mit einem historischen Überblick über das Ingenieurwesen.

Max Eyth. Ein deutscher Ingenieur und Dichter. Biographische Skizze von Dr. G. Biedenkapp.

Beide Werke schließen sich nach Anlage und Inhalt dem Programm des Hauptwerks eng an.

---

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



FÜR

# POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**Nr. 23.** BERLIN, DEZEMBER. **1910.**



## Über Telegraphen-Versuchswesen.*)

Vom Geh. Ober-Postrat Professor Dr. Strecker in Berlin.

Die geordnete und regelmäßige Anwendung der wissenschaftlichen Lehren auf den Telegraphenbetrieb begegnet gewissen Schwierigkeiten. Die Telegraphenbeamten sind keine Gelehrten, und die Gelehrten kommen mit dem Telegraphenbetriebe nicht in genügende Fühlung, um seine praktischen Bedürfnisse genau genug zu erkennen.

Wenn in nicht wenigen wohlbekannten Fällen hervorragend begabte Telegraphenbeamte oder Gelehrte, auch Männer, die sich weder zu diesen, noch zu jenen rechnen, auf dem Gebiete der Telegraphie eine bedeutende Leistung hervorgebracht haben, so widerspricht dies keineswegs dem vorher Gesagten. Denn einmal waren es Männer, die vermöge ihrer Begabung auf jedem Gebiet, auf dem sie sich betätigt hätten, durch glänzende Leistungen hervorgetreten wären; dann handelt es sich in all diesen Fällen um einzelne, einmalige hervorragende Taten, nicht um eine fortgesetzte und ausgebreitete wissenschaftliche Tätigkeit.

Von einer solchen wissenschaftlichen Berufstätigkeit aber soll hier die Rede sein. Es handelt sich dabei um die Durchdringung des ganzen Telegraphen- und Fernsprechwesens mit dem wissenschaftlichen Geiste, und zwar in solcher Form, daß die Telegraphenbeamten daran teilhaben, ohne doch gleich zu Gelehrten zu werden.

*) Der Aufsatz ist der Internationalen Zusammenkunft der Telegraphentechniker in Paris, 4. bis 10. September 1910, vorgelegt worden.

Zunächst ist nötig, festzustellen, welche Kenntnisse und Fähigkeiten ein idealer Telegraphenbeamter besitzen sollte. Er sollte

1. den technischen Betriebsdienst und die Verwaltungsvorschriften gründlich kennen,
2. ein durchgebildeter Physiker und Mathematiker,
3. ein geschickter und erfahrener Konstrukteur und
4. auf wirtschaftlich-technischem Gebiete wohlbewandert sein. Er dürfte auf dem weiten wissenschaftlichen Gebiete wohl die Lehre von der Elektrizität und vom Magnetismus sowie die elektrotechnischen Fächer in den Vordergrund stellen, aber seine wissenschaftliche Grundlage muß breit und umfassend sein.

Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß ein Mann, der auf einem von diesen vier Gebieten vollkommen durchgebildet ist und von den anderen drei etwas Tüchtiges versteht, schon zu den Seltenheiten gehört; und man sollte auch nicht dahin streben, mehr zu erreichen. Es genügt für die Mehrzahl der Telegraphenbeamten, wenn sie sich in der mit 1. bezeichneten Richtung entwickeln und nach der Vollkommenheit streben; in den anderen drei Richtungen dagegen dürfen sie sich mit dem Verständnisse der wesentlichen Fragen begnügen, und es ist nun zu untersuchen, wie man es einzurichten hat, daß trotzdem diese wichtigen Gebiete nicht vernachlässigt werden.

Denken wir uns, der oben geschilderte ideale Telegraphenbeamte wäre vorhanden; was alles könnte dieser Mann leisten? welche Fähigkeiten bärge er in seinem Kopfe?

Da wir ihn nicht in einem einzigen Manne haben können, müssen wir ihn uns aus mehreren zusammenzusetzen suchen. Keine Frage, daß dies nur eine unvollkommene Lösung sein wird, aber immerhin noch die beste, die man finden kann.

Es müssen also mehrere Personen in einem wissenschaftlichen Institut vereinigt werden; mindestens müssen es drei sein, entsprechend den drei oben zuerst genannten Richtungen; die vierte müssen sie alle beherrschen. Diese drei bilden den Kern des Ganzen. Jeder von ihnen muß auf seinem Gebiete das Beste leisten können; denn davon hängt es ab, wie nahe wir unserem Ideal kommen. Außerdem müssen dem Institut natürlich nach der Menge und Größe der zu bewältigenden Aufgaben noch Hilfskräfte in genügender Zahl beigegeben werden, und das Institut muß einen Leiter haben, der der Arbeit so vieler Zusammenhang und Einmütigkeit erhält und die Richtung des Ganzen angibt.

Die drei zuerst genannten Beamten gehören dem Institut dauernd an, die jüngeren Beamten sollen öfter wechseln, damit durch die neu eintretenden stets die Berührung mit dem praktischen Betrieb aufrecht erhalten bleibt. Man läßt zweckmäßigerweise einige reifere Beamte, die schon gute Erfahrung im Betriebe gesammelt haben, für längere Zeit, einige jüngere Beamte für kürzere Zeit eintreten. Zugleich erreicht man damit den Vorteil, daß diese jüngeren Beamten, die während ihrer Institutszeit die Anwendung der Wissenschaften auf die praktischen Aufgaben der Telegraphie lernen, später ein vorzügliches Ingenieurkorps bilden. Nicht alle Arbeiten des Instituts können von Telegraphenbetriebsbeamten ausgeführt werden; auch unter den jüngeren Kräften des Instituts braucht man berufsmäßige Physiker, Mathematiker, Chemiker, Konstrukteure, die gleichfalls z. T. für längere, z. T. für kürzere Zeit in das Institut eintreten.

Dieses Institut hat die wissenschaftliche Arbeit für die Bedürfnisse der ganzen Telegraphenverwaltung zu leisten; es bedient sich dazu verschiedener Mittel, der Rechnung, der Messung, der Konstruktion, der wirtschaftlichen



Betrachtung; das Entscheidende aber ist der wissenschaftliche Versuch; daher möge das Institut Telegraphen-Versuchsamt genannt werden.

Auch im Betriebe werden Versuche angestellt. Es sind hier nicht die gelegentlichen Verbesserungen der Apparate und Schaltungen gemeint, die die Betriebsbeamten ersinnen, während sie täglich mit den Mängeln der bestehenden Einrichtungen zu tun haben. Diese Arbeiten erwachsen aus freiwilliger, ungeregelter Tätigkeit der Beamten; ihr Nutzen ist nicht gering, aber man kann nicht in bestimmter Weise mit ihnen rechnen. Für das Versuchswesen sind von weit größerer, sogar von ausschlaggebender Bedeutung die Erprobungen neuer Vorschläge, die nur im Betrieb in endgültiger Form vorgenommen werden können. Wie alle Forschungstätigkeit und experimentelle Arbeit des Versuchsamts nur dazu bestimmt ist, den Betrieb zu fördern, so wird auch nur vom Betrieb aus das Urteil gefällt werden können, ob jene Arbeiten zum Ziele geführt haben: *The proof of the pudding is in the eating.*

In früherer Zeit hat man wohl die Versuche, die ausgeführt werden mußten, von vornherein im Betrieb angestellt; vielleicht geschieht es auch jetzt noch. Aber dieser Weg ist unvorteilhaft. Die Betriebsbeamten haben im allgemeinen weder die Zeit, noch die Geduld zu langwierigen Versuchen; die Betriebsmittel, insbesondere die Leitungen, auf längere Zeit zu Versuchen zu benutzen, ist äußerst unwirtschaftlich. Versuche dürfen im Betriebe nur dann angestellt werden, wenn sie aufs sorgfältigste vorbereitet worden sind. Diese Vorbereitung ist die Aufgabe des Versuchsamts. Es hat voranzugehen die physikalische, mathematische, konstruktive Behandlung der Aufgabe; man hat nach wissenschaftlichen Methoden die Voraussetzungen zu prüfen, auf denen sich die Lösung aufbaut; man hat unter Nachahmung der Betriebsverhältnisse (künstliche Leitungen u. dgl.) Vorversuche im Laboratorium anzustellen, sich genau mit allen vorkommenden Möglichkeiten und Erscheinungen vertraut zu machen. Auch die wirtschaftlichen Betrachtungen und Rechnungen müssen durchgeführt und zur Beurteilung des zu erwartenden Ergebnisses verwertet werden. Erst wenn die Vorbereitung soweit gediehen ist, darf man den Versuch auf den wirklichen Betrieb übertragen. Zunächst muß er noch von denjenigen ausgeführt werden, die bisher im Laboratorium mit der neuen Einrichtung gearbeitet haben; sie allein sind imstande, auftretende Schwierigkeiten zu beurteilen und zu beseitigen. Aber der Versuch muß schließlich in die Hände der Betriebsbeamten übergeleitet werden, und er muß — als Endergebnis der gemeinsamen Bemühungen — zu ihrer Befriedigung ohne die Mitwirkung des Versuchsamts gehen. Nur dann kann der Versuch als gelungen angesehen werden.

Die Gegenstände solcher Versuche kann man im allgemeinen in zwei Klassen einteilen. Der Zahl nach überwiegen diejenigen Arbeiten, die durch beobachtete Mängel des Betriebs und durch neu hinzutretende Aufgaben, also gewissermaßen vom Betriebe selbst gestellt werden. Außerdem aber hat die Wissenschaft auch die Aufgabe, Bedürfnisse vorauszusehen, neue Wege zu ihrer Befriedigung aufzusuchen; insbesondere ist es stets eine wichtige Angelegenheit, auf Ersparnisse an Bedienung und Material hinzuwirken. Daneben ist auch nach einfacheren und besseren Methoden für den Betrieb, Schaltungen, Apparatkonstruktionen usw. zu suchen. Hier aber liegt auch eine gewisse Gefahr vor; es ist sehr verlockend, mit den reichen Mitteln eines Versuchsamts an die Bearbeitung wissenschaftlicher Aufgaben heranzutreten, auch wenn sie nicht vom Augenblick oder von der nächsten Zukunft verlangt werden. Demgegenüber gilt es, Entsagung zu üben und stets zu fragen, was der Augenblick fordert. Auch der Augenblick heischt, daß man an die Zukunft denke; die Richtung künftiger Entwicklung läßt sich in der

Regel frühzeitig erkennen, und man hat sich darauf vorzubereiten, ihr die Wege zu ebnen. Aber falsch wäre es, auch dieser erkennbaren Zukunft vorauszueilen, etwa selbst der Entwicklung die Bahn vorschreiben zu wollen. Die Arbeit an Erfindungen wie etwa der elektrische Fernseher ist nicht Sache des Versuchsamts; solche Aufgaben bleiben den Erfindern überlassen, die sich ihnen in freier Tätigkeit aus Liebe zu geistiger Arbeit und in Hoffnung auf lohnenden Gewinn widmen. Auch für die rein wissenschaftlichen Arbeiten, zu denen die eingehende Beschäftigung mit technischen Fragen oft genug anregt, die aber kein technisches Ziel haben, ist im Programm eines Telegraphen-Versuchsamts kein Platz. Nur solche Untersuchungen dürfen ausgeführt werden, die zur Lösung telegraphentechnischer Aufgaben dienen.

Neben dieser mehr auf Hervorbringen eigener Gedanken gerichteten Tätigkeit hat das Telegraphen-Versuchsamt noch wichtige Aufgaben auf dem Gebiete der Begutachtung und Prüfung. Es werden zahlreiche Vorschläge von Erfindern gemacht, viele neue Apparate und Materialien für den Betrieb angeboten; es sind auch die zahlreichen Lieferungen nach bestehenden Verträgen zu überwachen, sei es, daß vor dem Abschlusse des Vertrags die technischen Bedingungen für die zu liefernden Gegenstände, die Prüfungsmethoden, nach denen sie abgenommen werden sollen, die zu bewilligenden Preise festgestellt werden, oder daß bei (oder nach) der Lieferung schwierigere Prüfungen der vertragsmäßigen Beschaffenheit ausgeführt werden.

Schließlich besteht noch eine bedeutsame Aufgabe des Telegraphen-Versuchsamts in der Heranbildung geeigneter Telegrapheningenieure, worauf schon hingedeutet wurde. Mögen die Telegraphenbeamten auch auf Universitäten und Hochschulen studiert haben, die Vollendung der wissenschaftlichen Ausbildung für das Fach können sie doch nur durch eingehende und längere Beschäftigung im Dienste des Telegraphen-Versuchsamts gewinnen.

Einer gewissen, nicht allzu großen Zahl solcher wissenschaftlich völlig durchgebildeten Telegrapheningenieure bedarf eine Telegraphenverwaltung stets. Das Telegraphen-Versuchsamt ist nicht überall, es kann insbesondere nicht im eigentlichen Telegraphenbetriebe mitarbeiten. Dazu bedarf man geeigneter Beamter, die in gewissem Sinne als Teile des Telegraphen-Versuchsamts angesehen werden können, Beamter, die nicht mit dem Betrieb unmittelbar zu tun und doch für ihn zu sorgen haben. Während der Betriebsbeamte, von den Bedürfnissen des Verkehrs gedrängt, Fehler, Betriebschwierigkeiten nur insoweit beseitigt, daß er weiterarbeiten kann, ist es die Aufgabe des Ingenieurs, die Ursachen der Mängel zu ergründen, wie ein guter Arzt nach dem Sitze der Krankheit zu forschen; und nicht nur das, er wird auch den guten Zustand der telegraphischen Einrichtungen, insbesondere der Leitungen fortdauernd überwachen, um Fehler und Betriebschwierigkeiten zu verhüten. Hierzu aber bedarf er gründlicher, wissenschaftlicher Kenntnisse und eingehender Beschäftigung mit solchen Fragen, wie sie eben nur das Telegraphen-Versuchsamt bietet.

Die wissenschaftliche Arbeit, die der Betrieb einer Telegraphenverwaltung erfordert, kann von einer verhältnismäßig geringen Anzahl Personen geleistet werden. Denn es kommt nur auf die Mannigfaltigkeit der verschiedenen Aufgaben an, und diese ist nicht allzu groß. Notwendig aber ist, daß die wissenschaftlich tätigen Beamten an einer Stelle vereinigt sind, und daß sie gemeinsam arbeiten.

Dann tritt von selbst eine Arbeitsteilung ein, die vorher durch die Worte gefordert wurde, daß die Telegraphenbeamten selbst nicht zu Gelehrten gemacht werden. Die Betriebsbeamten und die reinen Verwaltungsorgane werden sich daran gewöhnen, die zeitraubende wissenschaftliche Arbeit, die

sie selbst nicht zu leisten imstande sind, vom Versuchsbeamten zu fordern; das ist unstreitig besser, als auf wissenschaftliche Hilfe ganz zu verzichten.

Das Versuchsamt freilich darf sich nicht darauf beschränken, das Gold der Wissenschaft an den Tag zu fördern; es muß auch gangbare Münze daraus prägen. Das Ziel seiner Tätigkeit ist zunächst Erkenntnis; aber um diese Erkenntnis auch nutzbar zu machen, darf man nicht etwa in schwierigen mathematischen Formeln und verwickelten physikalischen Versuchen zum Betriebe sprechen. Es ist auch die praktische Form zu finden, in der der Betriebsbeamte die Ergebnisse der wissenschaftlichen Arbeit benutzen kann.

So entrollt sich vor unserem Auge die Aufgabe des wissenschaftlichen Versuchs in der Telegraphie. Nicht gelegentlich, nach Neigung und Willkür, sondern regelmäßig, unablässig und alle Betriebsgebiete gleichmäßig umfassend, geht die Forschung den Erscheinungen des Betriebs auf den Grund. Ihr nächstes Ziel ist klare Erkenntnis. Aber damit begnügt sie sich nicht; ist die Aufgabe der Forschung erfüllt, so setzt die Tätigkeit des Ingenieurs ein. Auf den wissenschaftlichen Ergebnissen bauen sich praktische Folgerungen auf, Vorschläge zu Verbesserungen, zu Vereinfachungen, zu Ersparnissen. Diese Vorschläge erhalten nun eine für den Betrieb geeignete Form, werden sorgfältig vorbereitet und schließlich im Betriebe selbst erprobt. Nur auf diesem mühsamen Wege kommt man sicher ans Ziel.

---

# Verkehrsmittel und Verkehrswege am mittleren Yangtsekiang, unter Berücksichtigung der postalischen Verhältnisse in Hankau.*)

Von Wilhelm Appel, Postsekretär in Hannover.

Am Zusammenflusse des Hankiang und des Yangtsekiang liegen die drei Schwesterstädte Hankau, Hanyang und Wutschang. Die Lage dieser Städte findet in ganz China kaum ihresgleichen, da sie die nach allen Seiten in das Herz des Reiches führenden Verkehrswege beherrschen. Bis zu diesem Punkte können große Seeschiffe den Yangtsekiang hinauffahren. Der Ackerbau in den zum Stromgebiete des Flusses gehörenden Provinzen liefert bedeutende Erträge namentlich an Baumwolle, Tee, Reis; groß ist auch der Reichtum an Metallen und Kohlen. Für alle diese Handelserzeugnisse ist Hankau ein wichtiger Umschlagplatz, und es ist nicht ohne Reiz, einen Blick auf die Mittel und Wege zu tun, die zur Bewältigung des lebhaften Verkehrs dienen. Wenn China auch lange Zeit dem Eindringen fremdländischer Kultur zähen Widerstand entgegengesetzt hat und wir heute noch manches in unveränderter uralter Form finden, so bricht sich doch allmählich das neuzeitliche Verkehrswesen auch in den inneren Teilen des Riesenreichs langsam Bahn.

## I. Verkehrsmittel und Verkehrswege.

### 1. Im allgemeinen.

Als Reittier dient der chinesische Pony, ein ausdauerndes, genügsames Tier. Die Chinesen verwenden hohe Bocksättel aus Holz, auf denen sie mit hochgezogenen Knien wie auf einem Stuhle hocken. Das Kummet ist mit kleinen

*) Die Darstellung bezieht sich auf die Zeit der dienstlichen Verwendung des Verfassers in China (Anfang 1900 bis Ende 1903).



Schellen aus Messing besetzt, so daß das Nahen eines chinesischen Reisenden sich stets schon aus einiger Entfernung bemerkbar macht.

Bei kleineren Reisen — namentlich der wohlhabenderen Klassen — benutzt man den Tragstuhl (Sänfte), der einem Schilderhause nicht unähnlich sieht. Je nach der Schwere des Stuhles nehmen zwei oder vier Kulis die Tragstangen auf den Nacken und bewegen sich dann ziemlich schnell in einer Art Trab fort. Ablösungsmannschaften marschieren nebenher; das Umwechseln geschieht sehr geschickt, ohne daß der Zug halt macht. Die Träger feuern sich gegenseitig durch einen eigenartigen, rhythmischen Singsang im Takte der Schritte an.

Mit Rücksicht auf den außerordentlichen Reichtum an guten Wasserwegen im Yangtsetale findet die Beförderung von Menschen und Waren naturgemäß in der Hauptsache zu Wasser statt. An einheimischen Fahrzeugen sieht man auf den Flüssen:

a) die Lortscha, ein großes Boot zur Güterbeförderung, mit drei Masten und 200 bis 300 t Fassungsvermögen, das in seiner Form lebhaft an die Gallionen des Columbus erinnert. Die Reise von Schanghai nach Hankau — 1100 km stromauf — legen die Lortschas in 30 bis 40 Tagen zurück;

b) der Wupan (d. i. fünf Bretter) und seine kleinere Art

c) der Sampan (d. i. drei Bretter), beides Ruderboote einfachster Bauart mit flachem Boden, breitem Bug und etwas erhöhtem Heck. Die meisten sind — wie die chinesischen Wasserfahrzeuge überhaupt — mit zwei kunstvoll gemalten Fischaugen verziert, da sie sonst nach Meinung der Chinesen ihren Weg nicht finden können. Während die Fahrzeuge unter b) und c) hauptsächlich der Personenbeförderung für kleinere Strecken dienen, ist

d) die Dschunke wieder mehr für die Güterbeförderung bestimmt. Sie hat flachen Boden, großes hölzernes Steuer, weitbauchigen Rumpf mit bedeutender Ladungsfähigkeit, erhöhtes Heck mit Verschlag für die Schiffsmannschaft. Zur Fortbewegung dienen große, fledermausflügelartige Segel aus Leinwand oder Mattengeflecht. An gänzlich windstillen Tagen wird das Fahrzeug getreidelt. Eine Abart der Dschunke ist das chinesische Hausboot für längere Reisen zu Wasser. Die hintere Hälfte dieses Bootes trägt einen aus verschiedenen Abteilen bestehenden Aufbau, in dem ganze Familien wochenlang bequem hausen können.

Der Vollständigkeit halber seien hier noch die riesigen Flöße aus Nutzholz oder Bambusstangen erwähnt, die vom oberen Yangtse herunterkommen.

Das in China am meisten verbreitete Güterbeförderungsmittel für Landwege ist die einräderige Schiebkarre (wheelbarrow). Sie ist vollständig aus Holz; die Achslager werden nie geschmiert. Die Folge davon ist ein unaufhörlicher, geradezu ohrenbetäubender Lärm, sobald sich solch ein Karrenzug in Bewegung setzt. In den Fremdenniederlassungen in Schanghai hat man diesem Übel allerdings dadurch gesteuert, daß man jeden Führer einer ungeschmierten Karre unnachsichtlich in Geldstrafe nimmt. Das Rad ist in der Mitte des Karrens; ein Holzgestell schützt Ladung oder gelegentliche Fahrgäste vor Beschädigungen. Die Fortbewegung erfordert, da der Schwerpunkt der Ladung ziemlich hoch liegt, weniger Kraft als Geschicklichkeit im Balanzieren; aber trotz der Löcher und Steine auf den schmalen Karrenpfaden sieht man selten ein umgestürztes Fahrzeug. Bei sehr schweren oder unförmlichen Lasten wird am Vorderteile der Karre eine hölzerne Gabel angebracht und in diese ein Rind oder ein Wasserbüffel eingespannt, so daß sich die Arbeit des Kärrners dann lediglich darauf beschränkt, das Gefährt in der Wage zu halten.

Im Yangtsetale sieht man auch vielfach den Hankauwagen, ein plumpes, schweres Fuhrwerk mit kastenförmigem Aufsatze, nicht unähnlich den Karren der Landbevölkerung in Nordfrankreich, auf zwei massiven, hölzernen



Rädern mit Eisenbeschlag. Zum Ziehen werden Wasserbüffel verwendet, deren Anzahl sich nach der Belastung des Wagens richtet. Solch eine Wagenkarawane sieht gar nicht übel aus; jedes Fahrzeug vielleicht mit drei oder mehr der stattlichen Tiere mit ihren weitausladenden, mächtigen Hörnern, eines hinter dem anderen, bespannt.

Unser heimischer Omnibus, die Droschke, Straßenbahn usw. wird im fernen Osten allgemein durch die Yin-rick-scha (= Menschenkraftwagen) ersetzt. Wie schon der Name besagt, werden diese aus Japan stammenden Wägelchen durch Menschen fortbewegt. Das Fahrgeld ist recht gering; für kleinere Fahrten bis zur Länge einer englischen Meile zahlt man 10 Pfennig, bei längerer Benutzung etwa 40 Pfennig für die Stunde.

Neben den natürlichen Wasserstraßen sorgen jetzt auch Eisenbahnen für die wirtschaftliche Erschließung der reichen Yangtseprovinzen. Nicht allzulange mehr wird es dauern, daß man im Eisenbahnwagen von Kanton in fast gerader Linie nordwärts über Hankau nach Peking fährt. Für die von einer amerikanisch-belgischen Gesellschaft zu erbauende Südhälfte dieser gewaltigen Strecke sind die Vorarbeiten in der Hauptsache beendet. Die Nordhälfte Hankau–Peking, deren Bau ein belgisch-französisches Syndikat ausführte, ist fertiggestellt und dem Betrieb übergeben. Die Benutzung durch die Chinesen ist gut und stetig steigend. Namentlich haben sie den Vorteil einer schnellen und dabei billigen Beförderungsgelegenheit für ihre nach Hankau zu schaffenden Massengüter (Schweine, Häute, Sesamsaat, Baumwolle) immer mehr schätzen gelernt. Der Fahrpreis für Personen beträgt 4 und 8 Pfennige für das Kilometer; eine Ermäßigung für Rückfahrkarten findet nicht statt.

Beim Bau der Bahn waren mancherlei Schwierigkeiten zu überwinden; vor allem erforderten die überaus zahlreichen Wasserläufe des durchquerten Geländes, die durch das sommerliche Hochwasser zu reißenden Flüssen werden, eine Unmenge zeitraubender Brückenbauten. Besondere Schwierigkeiten verursachte der Hoangho, da sein Wasserspiegel infolge fortgesetzter Erhöhung des Flußbetts durch mitgeführte Sinkstoffe schon jetzt 1 m über dem Uferlande liegt. Dazu konnten in den ausgedehnten Niederungen nördlich von dem Grenzgebirge zwischen Hupe und Honan nur sehr wenige Baustoffe an Ort und Stelle gewonnen werden; Holz und Steine mußten von weit rückwärts herangeholt werden.

Einen Wegebau im heimischen Sinne kennt man in China nicht. Von Dorf zu Dorf führen schmale Dammpfade, die sich oft in geradezu trostlosem Zustande befinden. Karren- und Wagenräder haben nach und nach tiefe Rinnen in den Boden geschnitten, und niemand denkt daran, die Schäden zu beseitigen. Bei Regenwetter würden diese Wege für Fußgänger einfach ungangbar sein, wenn nicht ein Belag aus großen, flachen Steinen in der Mitte des Weges die Möglichkeit böte, die grundlosen Löcher und Pfützen zu überspringen. Auch die alten *highways*, Heerstraßen aus der Glanzzeit Chinas, die sich von Hauptstadt zu Hauptstadt ziehen, und die sich allem Anscheine nach einst in sehr gutem Zustande befunden haben müssen, verkommen und verfallen. Zur Besserung der Wege wird fast nichts getan. Dagegen sind die zahlreichen, meist aus älterer Zeit stammenden Brücken infolge ihrer festen Bauart durchweg gut erhalten. Man sieht darunter oft wirklich schöne Bauten von hervorragender baukünstlerischer Wirkung.

Bei den urwüchsigen Verkehrsmitteln bieten die Reisen im Lande wenig Genuß. Am bequemsten ist noch die Benutzung der reichlich vorhandenen Wasserwege, da man sich in den oben beschriebenen Booten ganz behaglich einrichten kann. Die Boote werden gerudert oder getreidelt; sehr schnell ist die Fahrt nicht, so daß man bequem am Ufer nebenher marschieren kann. Abends wird bei

einem Dorfe für die Nachtrast Anker geworfen. Lästiger und sehr ermüdend sind längere Reisen über Land im Tragstuhl oder zu Pferde. Das Fortschaffen des Gepäcks erfordert einen großen Troß, den zusammenzuhalten, Geduld und Langmut oft auf die äußerste Probe stellt.

Die Währungsverhältnisse sind recht verwickelt. Der Chinese rechnet nach Taels (etwa 3 Mark) und Käsch (etwa 0,3 Pfennig). Der Tael ist keine Münze, sondern ein bestimmtes Gewicht Silber. Da sein Wert in den verschiedenen Gegenden des Reiches verschieden bemessen wird, sind die ausländischen Firmen vielfach dazu übergegangen, den geschäftlichen Ausgleichen die Silberdollarwährung zugrunde zu legen. Die aus Mexico eingeführten Silberdollars sind in den Vertraghäfen die gangbarste Münze; daneben finden sich aber auch viele chinesische Dollars aus den Münzstätten der einzelnen Vizekönige. Diese und die fremdländischen großen Bankfirmen — Hongkong-Shanghai-Banking-Corporation, Chartered Bank, Yokohama Specie Bank u. a. m. — haben außerdem Banknoten ausgegeben. Der Wert des mexikanischen Silberdollars, der bei den deutschen Postanstalten in China in der Regel als Zahlungsmittel dient, schwankt außerordentlich. Der Wechselkurs wird täglich nach dem Preise des Silbers auf dem Weltmarkte festgesetzt. Während für gewöhnlich 1 Dollar zu ungefähr 2 Mark gerechnet wird, kommen doch Schwankungen von 1 Mark 50 Pf. bis 2 Mark 50 Pf. vor. Namentlich war dies während der Boxerunruhen von 1900 der Fall.

## 2. Im Dienste der Post und Telegraphie.

In Hankau besteht neben dem chinesischen Postamt eine Reihe fremdländischer Postanstalten, darunter auch eine deutsche. Diese steht im Kartenschlußwechsel mit den übrigen deutschen Postanstalten am Yangtse, und zwar mit Nanking, Tschinkiang und Schanghai stromab und Itschang stromauf. Außerdem senden die italienischen Postämter in Napoli Port und Brindisi Transit mit jeder Beförderungsgelegenheit geschlossene Posten nach Hankau ab. Zu den Postbeförderungen werden ausschließlich die Flußdampfer der verschiedenen Schiffahrtfirmen, deutsche, englische, japanische, chinesische und neuerdings auch französische, benutzt. Ihr Anlegeplatz ist der »bund«.

Wie alle Vertraghäfen im Osten hat auch Hankau seinen »bund«. Das sind die durch starke Mauern befestigten Fluß- oder Meeresufer. Jede Stadt setzt ihren Stolz darein, einen möglichst schönen »bund« zu haben. Die Bauplätze am »bund« sind sehr begehrt und hoch im Preise; so kommt es, daß sich nur die Banken und die größeren, wohlhabenden Firmen da ansiedeln und zum Teil wahre Paläste errichten. Warenspeicher (godowns), Fernsprechgestänge u. dgl. werden in die entlegenen Straßen verwiesen. Breite Treppen führen zum Wasser hinab; vor ihnen sind die Hulks der verschiedenen Firmen verankert. Die Flußdampfer legen unmittelbar an diesen Hulks an.

Die Dampfer sind kleinere, flachgehende Fahrzeuge mit Rad oder Schraube und 1200 bis 1800 R. T. Ladefähigkeit. Sie sind hauptsächlich für chinesische Fahrgäste und für den Güterverkehr bestimmt; für europäische Reisende ist nur eine beschränkte Zahl von Kabinen vorgesehen. Das Zwischendeck faßt 300 bis 400 Chinesen; als Schlafplatz dienen lange Holzgestelle in zwei Reihen übereinander.

Der Yangtse überschwemmt jährlich seine Ufer, wobei er ganze Uferstrecken mit sich fortreißt oder fruchtbares Ackerland mit hohen Schichten unfruchtbaren Sandes bedeckt. Sehr oft überrascht er ganze Siedelungen, so daß Mensch und Vieh in den Fluten umkommen. Das jährliche Hochwasser setzt ein im April, steigt dann fortgesetzt, bis es etwa im August durch Eintreffen des Schneeschmelzwassers aus den Quellgebieten des Flusses seinen Höhepunkt erreicht.



Der Unterschied zwischen der Höhe im Sommer und im Winter ist ganz gewaltig, mehr als 30 englische Fuß.

Die Flußschiffahrt hat mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen. Zur Zeit des tiefsten Wasserstandes sind manche Stellen des Stromes so seicht, daß die Dampfer noch eben fahren können; die Kapitäne und die ihnen beigegebenen chinesischen Lotsen müssen scharf aufpassen, um ihre Schiffe durch Untiefen und Klippen sicher hindurchzubringen. Bei Hochwasser dagegen wird durch den reißenden Strom die Steuerfähigkeit der Dampfer sehr beeinträchtigt; die Ufer sind oft weithin überflutet, und zu spät erst merkt manchmal der Schiffsführer, daß er über die Uferdämme hinweggeglitten ist.

Sofort nach der Ankunft eines deutschen Yangtsedampfers begibt sich ein chinesischer Postbote an Bord, um die Post in Empfang zu nehmen und zum Postamte zu bringen. Auch die abgehenden Kartenschlüsse werden durch Postboten unmittelbar an Bord gebracht. Die deutschen Dampfer haben einen besonderen Postraum, in dem die Brief- und Paketsäcke während der Fahrt gesichert aufbewahrt werden. Die Eigentümer — der Norddeutsche Lloyd (vier Schiffe), die Hamburg-Amerika Linie (zwei) — erhalten bis auf weiteres für die Postbeförderung keine Vergütung, haften dafür aber auch nicht für etwa entstehenden Schaden oder Verlust an Postgütern. Solange sich Post an Bord befindet, führen die Dampfer die deutsche Postflagge nach Maßgabe der Allerhöchsten Verordnung vom 8. November 1892; sie haben einen Briefkasten an Deck und sind mit Schiffsposten ausgerüstet.

Bei Dampfern fremder Flagge erfolgt der Austausch der Postladung durch Vermittlung der betreffenden ausländischen Postanstalten.

Nachdem mit den deutschen Ortsfernsprechnetzen in Tsingtau und Tschifu gute Erfahrungen gemacht worden waren, erhielt ich Ende 1901 den Auftrag, in Hankau ebenfalls eine Ortsfernsprecheinrichtung herzustellen. Die Arbeiten wickelten sich glatt ab. Mit den Chinesen habe ich im allgemeinen gute Erfahrungen gemacht; sie haben unbedingt Geschick und Verständnis für derartige Arbeiten. Unangenehm ist nur die körperliche Schwächlichkeit. Daheim hantieren zwei Leute mit Leichtigkeit eine Telegraphenstange; hier gebraucht man vier bis sechs Mann dazu. Schwere Lasten trägt der Chinese ungern unmittelbar auf der Schulter; er stellt vielmehr zunächst aus Bambusstangen und Stricken ein Tragegerüst her. Als Arbeitslohn erhalten die Leute 20 bis 30 Cents, d. i. 40 bis 60 Pf. täglich, besser ausgebildete auch mehr. Von den Arbeitern können einige Zimmereinrichtungen herstellen und auch kleinere Apparatinstandsetzungen selbständig ausführen.

## II. Betrieb bei den Post- und Telegraphenanstalten.

### 1. Postbetrieb.

Fast jeder kleine Vertraghafen hat mehrere Postanstalten. In Hankau sind Deutschland, England, Frankreich, Japan, Rußland und China vertreten, und so kam es, daß unser Postamt — das uns hier zunächst angeht — eigentlich nur für Deutsche arbeitete. Dem Chinesen namentlich, der infolge des Arbeitens mit der altehrwürdigen, in der Einheit fast wertlosen Münze, dem Käsch, an genauestes Rechnen gewöhnt ist, wird es nie einfallen, einen Brief durch die deutsche Post für 10 Pf. nach Schanghai usw. zu senden, für dessen Beförderung er bei der Imperial Chinese Post nur 2 Cents zu zahlen hat. Der Verkehr wickelte sich gleichmäßig ab, ohne die erheblichen Schwankungen, wie sie namentlich in Schanghai bei Abgang und Ankunft der Europadampfer in die Erscheinung treten. Das kam daher, daß die meisten Hankauer Firmen nicht unmittelbar mit Europa arbeiteten, sondern ihre gesamten Briefschaften

zunächst ihren Stammhäusern in Schanghai zusandten. So machte sich ein Postabgangstag nach der Heimat, der jedesmal durch ein in allen Geschäftshäusern vorgezeigtes Umlaufschreiben bekannt gegeben wurde, weniger bemerkbar, und die in etwa fünftägigen Abständen ankommende Heimatpost ließ sich auch in einigen Stunden bewältigen.

Der eingesessene Europäer bequemt sich selten zu einem Gange nach dem Postamte. Dazu sind die chinesischen Diener da. Sobald in den Kontors ein Brief fertig ist, wandert er in die *letter-box*, die ihren Platz auf einem der Schreibtische hat. Kommt die Postschlußzeit heran, so zählt ein chinesischer Angestellter der Firma den Inhalt des Kastens und schickt ihn mit einem Quittungsbuche durch einen Kuli zum Postamte. Hier werden die Sendungen von einem chinesischen Unterbeamten durch Stempelabdruck oder Namenszug abquittiert. Diese Art der Einlieferung und das Quittungsbuch sind allgemein gebräuchlich; zu den Kasten gehören zwei Schlüssel, von denen der eine beim Eigentümer, der andere beim Postamt aufbewahrt wird. Auch für Ortsbriefe bedient man sich, namentlich in den kleineren Vertraghäfen, selten der chinesischen Ortspost; solche Briefe schickt man durch einen Diener und bekommt auf diese Weise durch den Vermerk im Buche auch gleich Antwort. Die Einführung des Fernsprechers hat natürlich diesem Verfahren bedeutenden Abbruch getan.

Nur der kleinere Teil der Sendungen wird frankiert aufgeliefert, für den größeren Teil wird das Porto gestundet. So entgehen die Absender der Mühe des Wiegens usw. ihrer Briefe und den gelegentlichen Diebereien der Chinesen, die wohl wissen, daß die Postwertzeichen so gut wie bares Geld sind.

Auch in Hankau ist das Englische die anerkannte Verkehrsprache; daneben muß der Postbeamte das Französische beherrschen; denn die Zahl der schriftlichen und telephonischen Anfragen in dieser Sprache ist nicht gering. Sind doch allein bei der Hankau-Peking-Eisenbahn mehrere Hundert Franzosen und Belgier beschäftigt. Dagegen ist die Kenntnis des Chinesischen wohl erwünscht, aber nicht unbedingt nötig, da man im Dienste mit dem eingeborenen Publikum fast gar nicht in Berührung kommt und die Postbediensteten durchweg das bekannte Pidjin- (business) Englisch sprechen können.

Langsam nur gewöhnt sich das Publikum an die Briefkasten. Unsere Postverwaltung hat in Hankau — abgesehen von dem Kasten am Posthause — nur einen Briefkasten am Hause der deutschen Firma Melchers & Co. aufgestellt. Die Benutzung ist nur mäßig, da die unmittelbare Auflieferung beim Postamte vorgezogen wird. Die chinesische Post benutzt schmucke, rotgestrichene Säulenbriefkasten (pillar-boxes).

Nur wenige Firmen lassen abholen; die Stückzahl der Sendungen wird jedesmal durch einen chinesischen Unterbeamten in das Quittungsbuch des abholenden Kulis eingetragen und in den Postkasten der Firma eingeschlossen. Bei der Bestellung bleiben Pakete, Wert- und Einschreibbriefe zurück; sie werden später auf Grund der bestellten und vom Empfänger mit Quittung versehenen Adressen und Ablieferungscheine abgeholt. Die abzutragenden Sendungen werden firmenweise mit dünner Schnur abgebunden und auf der Rückseite mit dem chinesischen Namen (hong-name) der Firma beschrieben. Das ist durchaus nötig, da der Briefträger unsere Buchstaben nicht lesen kann. In ähnlicher Weise wickelt sich der Betrieb bei den übrigen fremdländischen Postanstalten ab.

Die Uniformierung der deutschen Briefträger ist über Versuche nicht hinausgekommen. Der Postbote trägt in der Regel einen blauen Leinwandkittel und ein blaues Beinkleid aus Leinwand, je nach der Jahreszeit in größerer oder kleinerer Zahl übereinander, dazu im Sommer einen breitrandigen, spitzen

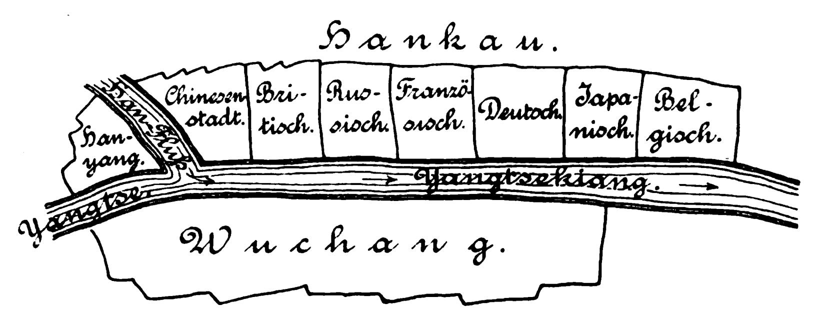


Strohhut, im Winter meistens eine Filzkappe mit Ohrenklappen. Gegen Nässe schützen der Ölrock und derbe Halbstiefel mit dicken, stark benagelten Sohlen sowie der unvermeidliche tellerförmige Regenschirm aus Bambusstäben und Ölpapier.

An den gewerblichen Unternehmungen in der Umgebung Hankaus haben unsere Landsleute einen erfreulichen Anteil. So in den Kohlenbergwerken bei Pinghsiang (acht Tagereisen), Manganshan und Tieshan (je zwei Tagereisen) sowie in den vizeköniglichen Waffen-, Pulver- und Stahlfabriken im benachbarten Hanyang. Sie sind mit ihrem Postverkehr auf Hankau angewiesen. Durch eigene Läufer schickten sie in 8- bis 14-tägigen Zwischenräumen ihre aufzuliefernden Sendungen dahin; die Boten nahmen dann die beim Postamt aufbewahrte Post von der Heimat mit zurück. Dieser Betrieb lief natürlich auf Rechnung und Gefahr der Beteiligten.

2. Telegraphen- und Fernsprechbetrieb.

Die Anlage und der Betrieb telegraphischer Überlandlinien im eigentlichen China sind Monopol der Regierung. Der Telegraphenverkehr des Yangtsetals wickelt sich in der Hauptsache auf der großen Linie ab, die von Schanghai längs des Yangtse nach Tschinkiang, Nanking, Hankau, Itschang, Tschunking und weiter führt. Der Betrieb leidet unter häufigen Störungen, teils durch Nachlässigkeiten, teils infolge Verwendung schlechter Stoffe beim Bau der Linien.




Beim Bau waren bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden; große Strecken liegen im Gebiete des sommerlichen Hochwassers, und am oberen Yangtse mußte eine lange Reihe zerklüfteter Bergketten überschritten werden. Sämtliche Linien werden jetzt einmal täglich nachgesehen. Zu diesem Zwecke sind sie in Abschnitte von 20 li Länge eingeteilt, die von Leitungsaufsehern begangen werden. Diese melden etwaige Fehler usw. der nächsten Anstalt, die das Nötige wegen Wiederherstellung der Linie veranlaßt. Die chinesischen Telegraphenämter sind zumeist mit Morseapparaten von Siemens & Halske oder von der Great Northern Telegr. Co. und mit Leclanché-Batterien ausgerüstet; vielfach sind auch Meßinstrumente vorhanden. Schwierig ist die Übermittlung chinesischer Telegramme. Da die Schriftzeichen sich durch das Morsealphabet nicht darstellen lassen, muß jedes Telegramm nach einem sinnreich zusammengestellten Code zunächst in Zahlen übertragen werden, die die Bestimmungsanstalt demnächst wieder in Worte umwandelt.

Die von mir in den Monaten Januar bis März 1902 gebaute, am 1. April 1902 eröffnete Ortsfernsprechanlage wird hauptsächlich von Europäern benutzt. Sechs Staaten haben in Hankau Niederlassungen (settlements) erworben. (Vgl. vorstehende Abbildung.)

Die Fernsprechteilnehmer wohnen über alle fremden Niederlassungen verteilt; die belgische ist noch wenig besiedelt. Leider aber mußten die Ortsfernsprechlinien wegen des Widerspruchs der chinesischen Behörden an der

Grenze der Chinesenstadt Halt machen, obwohl viele wohlhabendere eingeborene Kaufleute sehr gern Anschluß an das Fernsprechnetz gehabt hätten. Für die Genehmigung zur Führung der Linien verlangten einzelne Niederlassungsverwaltungen Entschädigungen, so die britische eine jährliche Grundrente im Nennbetrage von 5 Taels = 15 Mark, die französische eine Ermäßigung von 50 v. H. auf die Jahresanschlußgebühr für die Municipalité française. Alle aber behielten sich das Recht der Kündigung vor und betonten ausdrücklich, daß durch die erteilte Erlaubnis kein Monopol geschaffen werden solle. Die mit Doppelleitungsbetrieb hergestellte Anlage hat sich vorzüglich entwickelt und nicht unwesentlich zur Hebung des deutschen Ansehens beigetragen. Es waren vorhanden:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. April 1902 ... | 39 Sprechstellen, | 10 km Linie, | 114 km Leitungen, |
| 1. August 1903 . | 72 - | 20 - - | 171 - - . |

Nicht uninteressant war die Unbeholfenheit der Chinesen bei den ersten Sprechversuchen und das schnelle Erfassen der praktischen Seite der Sache. Komisch wirkte es, als ein Comprad'ore (Kassierer) einer größeren Firma, mit einem anderen Chinesen sprechend, sich bemühte, dem Apparat sein bestes Pidjin-Englisch anzuvertrauen. Nach dem Warum befragt, meinte er, man könne doch mit solch fremdem Dinge nur fremde Sprachen sprechen, und hocherfreut war er, als er dann sah und hörte, daß sich der Draht auch gegen seine Muttersprache durchaus nicht sträubte.

Betriebstörungen waren recht selten; erwähnenswert sind nur die Drahtdiebstähle, die in der ersten Zeit viel zu schaffen machten. Die Diebstähle wurden jedesmal in den frühesten Morgenstunden ausgeführt, vermutlich durch Kulis, die zur Tagesarbeit von den Dörfern nach Hankau hereinkamen. Anfangs waren die Drähte mit an Bambusstangen befestigten Haken einfach herabgerissen worden; später aber hatte ein Dieb eine Stange erklettert und sämtliche Leitungen hart an den Isolatoren abgeschnitten, so daß durch den ungehemmten Drahtzug die Linie nach beiden Richtungen hin umgebrochen war. Die Diebereien hörten auf, als durch Vermittlung des russischen Konsulats, in dessen Bereiche die gefährdete Stelle lag, zwei chinesische Polizisten als Nachtwache eingestellt wurden. Den Lohn dieser Leute zahlt die Postverwaltung mit je 5 Dollar = 10 Mark monatlich.

Einige Außenlinien des Fernsprechnetzes führen durch das Überschwemmungsgebiet des Yangtse. Hier waren Drahtbrüche, verursacht durch die Masten vorüberfahrender Dschunken, nicht selten. Zur Beseitigung dieser Störungen wurde dann ein Telegraphenarbeiter im gemieteten Sampan hinausgeschickt.

### 3. Diensträume des deutschen Postamts in Hankau.

Dadurch, daß mit der Verwaltung der am 1. April 1900 eröffneten Postanstalt zunächst der Sekretär des deutschen Konsulats betraut wurde, ergab sich von selbst, daß die Postdiensträume mit denen des Konsulats vereinigt waren. Als dann im Oktober 1901 die Dienstgeschäfte so zugenommen hatten, daß sie einem besonderen Postagenten übertragen werden mußten, wurde durch Verschalung eines Teiles der Veranda ein recht bescheidenes, etwa 14 qm großes Postdienstzimmer geschaffen. Als aber in diesem Verschlag auch noch zwei Klappenschränke zu je 50 Leitungen aufgestellt werden sollten, reichte der Raum nicht mehr aus, und das Konsulat gab ein weiteres, etwa 30 qm großes Zimmer zu Postdienstzwecken her. Die Postverwaltung hatte die Absicht, nach Errichtung eines neuen, reichseigenen Konsulatsgebäudes das jetzige Haus ganz zu Dienst- und Wohnzwecken zu übernehmen.

Das Postamt lag in der französischen Niederlassung, im Mittelpunkte des Ortes. Eigentümerin des Hauses war die katholische Mission.

## III. Personalverhältnisse beim deutschen Postamte.

### 1. Europäische Beamte und Unterbeamte.

Seit Anfang Februar 1902 wird das Postamt durch einen Fachbeamten verwaltet, dem seit einigen Jahren infolge Zunahme der Dienstgeschäfte ein zweiter Beamter zur Unterstützung beigegeben ist. In unmittelbarer Nähe des Amtes war ein kleines, zweigeschossiges Häuschen als Dienstwohnung angemietet. Die Miete betrug 75 Mark monatlich.

Über die Ausrüstung für die in China beschäftigten Postbeamten ist folgendes zu bemerken. Uniform wird allgemein nicht getragen. Die Winterkleidung unterscheidet sich nicht von der heimischen. In der Übergangszeit greift man zum Flanell, der dann im Sommer durch Leinen und Seide ersetzt wird. Namentlich die Anzüge aus Rohseide sind in der heißesten Zeit sehr beliebt; sie tragen sich kühl und angenehm. Dem neu herauskommenden Beamten kann nur empfohlen werden, gute Winter- und Gesellschaftskleidung — Frack, Smoking und Gehrock sind nicht zu entbehren —, Sommer- und Winterwäsche von Deutschland mitzunehmen, alle Sommeranzüge aber an Ort und Stelle anzuschaffen.

Die dienstlichen Verhältnisse sind den heimischen im wesentlichen gleich; das außerdienstliche Leben aber zeigt naturgemäß so viel Abweichungen, daß einige Hinweise hier gestattet sein mögen. Der gesellige Verkehr erfreut sich großer Pflege. Überall, wo das englische Element überwiegt, wird sehr viel Sport getrieben — Reiten, Rudern, Segeln, Schwimmen, Golf, Tennis und die sonstigen Rasenspiele. Die Brennpunkte des öffentlichen Lebens sind die Klubs, die man als eine Art Börse bezeichnen könnte. Dort werden Tagesfragen und Neuigkeiten erörtert, Geschäfte abgeschlossen, Erkundigungen eingezogen und Auskünfte gegeben. Am schwarzen Brett findet man die letzten Kabelmeldungen, Bekanntmachungen, Passagierlisten der Dampfer und anderes Wissenswerte mehr. Ein gut bestelltes Lesezimmer, eine Büchersammlung, Sportplätze, Billard und Kegelbahn stehen den Mitgliedern zur Verfügung.

Die Regel bildet, daß die Angehörigen einer Firma in einer »Messe« zusammenleben. Alleinstehende Herren essen im Klub, im Hotel oder schließen sich, was unbedingt den Vorzug verdient, einer Messe an. Die Mitglieder der Messe teilen sich in die Haushaltsorgen; einer sorgt für die Getränke, ein anderer führt die Verhandlungen mit dem Küchenchef usw. Der chinesische Koch ist eine Perle seiner Zunft, die Speisen sind durchweg gut und reichlich.

Außer dem Koch gehört zum Haushalt eines Junggesellen vor allem der »boy«. Er hält Kleidung, Wäsche und Schuhzeug seines »master« in Ordnung, reinigt die Zimmer, bedient bei Tisch usw. Gröbere Arbeiten besorgt der Hauskuli. Von Ausnahmen abgesehen ist der chinesische Diener fleißig, willig und anstellig.

### 2. Einheimische Unterbeamte.

Zwei gewandte Chinesen (boys), die der englischen Sprache einigermaßen mächtig sind, besorgten den Dienst am Klappenschranke. Ferner lagen ihnen ob: die Abfertigung der Eingeborenen am Schalter, das Beschreiben der eingegangenen, vom Beamten sortierten Sendungen mit der chinesischen Adresse des Empfängers (hong-name), die Abfertigung der bestellenden Boten und die Handreichungen im inneren Dienste.

Zwei gewöhnliche Chinesen (Kulis) besorgten inneren und Bestellungsdienst, Kastenleerung, Reinigung der Diensträume, Postbeförderungen nach und von den Dampferanlegeplätzen und fremden Postanstalten.



Wie schon erwähnt, tragen die Unterbeamten keine Uniform. Selbstverständlich muß man neueingestellten Leuten jede Handreichung erst einigemale persönlich vormachen; dann aber erledigen sie ihre Dienstgeschäfte ganz zufriedenstellend. Die boys sprechen durchweg etwas Englisch; mit den Kulis muß man Chinesisch oder durch Vermittlung eines boys sprechen.

Die Löhne des eingeborenen Personals waren gering: die boys bezogen 20 bis 30 Mark, die Kulis 12 bis 20 Mark monatlich. Bei der bekannten Genügsamkeit der Chinesen fanden sie jedoch dabei ihr gutes Auskommen. Hauptnahrungsmittel sind der billige Reis und verschiedene Gemüse, während Fleisch nur selten genossen wird.

---

## Ein deutsches Eisenhüttenwerk, seine Geschichte und Entwicklung.

Vor einigen Monaten hat die Gutehoffnungshütte, Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb in Oberhausen (Rheinland), eine der bedeutendsten Anlagen deutscher Eisenindustrie im niederrheinisch-westfälischen Gebiete, die hundertjährige Wiederkehr ihres Gründungstags feiern dürfen. Aus diesem Anlasse haben Aufsichtsrat und Vorstand eine umfangreiche Erinnerungschrift herausgegeben, die in ihrem ersten Teile einen geschichtlichen Überblick über die wirtschaftliche Entwicklung dieses gewaltigen Unternehmens und in ihrem zweiten Teile eine technische Beschreibung der dazu gehörenden einzelnen Betriebe nach dem Stande des Jahres 1910 bringt. Das Unternehmen ist das einzige niederrheinisch-westfälische Hüttenwerk, das sich in ununterbrochener Linie aus einem sehr bescheidenen Holzkohlen-Hochofenbetriebe zu einem gemischten Eisen-, Stahl- und Walzwerke, verbunden mit Erz- und Kohlenbergwerken, entwickelt hat. Die Denkschrift gibt daher mit der Geschichte dieser Hütte auch einen Überblick über die Entstehung der niederrheinisch-westfälischen Eisenindustrie überhaupt. In Würdigung der großen volks- und weltwirtschaftlichen Bedeutung dieser Industrie entnehmen wir den wertvollen Ausführungen der Erinnerungschrift folgende auch für weitere Kreise nicht uninteressante Mitteilungen.

Die G e s c h i c h t e der Gutehoffnungshütte führt weit zurück bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts, in die Zeit, wo die Ufer des Rheins und der Ruhr sich noch in den Händen zahlreicher Herrschergeschlechter und Stifter befanden, in die Tage behördlicher Bevormundung und Reglementierung des gewerblichen Lebens. Damals stießen bei dem Dorfe Sterkrade die Grenzen von drei deutschen Landesfürstentümern zusammen. Das Dorf selbst gehörte zum preußischen Herzogtum Cleve, unmittelbar östlich davon erstreckte sich das Vest Recklinghausen, das dem Erzbischofe von Cöln unterstand, und einige Kilometer südlich, bei dem heutigen Oberhausen, gelangte man in das Gebiet der Fürstäbtissin von Essen. Jedes dieser Ländchen war bestrebt, nicht nur seine politische, sondern auch seine wirtschaftliche Selbständigkeit gegenüber seinen Nachbarn, dem »Auslande«, zu erhalten. Das Ergebnis dieser Bestrebungen war unter anderem das Entstehen dreier Eisenhütten bei Sterkrade: einer cölnischen, einer preußischen und einer essenischen.

Auf den großen Erzreichtum jener Gegend war als einer der ersten der Freiherr Franz v. d. Wenge, Domherr zu Münster, aufmerksam geworden. Vom Erzbischofe von Cöln erhielt er schon 1741 die Erlaubnis zum Suchen und

Graben von Eisenstein im Vest Recklinghausen; er beschränkte sich aber nicht auf das cölnische Gebiet, sondern nahm 1743 einen preußischen Schürfschein, um auch im Clevischen nach Eisenstein zu graben. Verhüttungsversuche ergaben, daß der clevische Eisenstein sich gut als Zusatz zum cölnischen eignete. Aus dem Wunsche, die gefundenen Erze zu verwerten, ergab sich bald der Plan, eine Eisenhütte zu erbauen; jedoch machte die verschiedene staatliche Zugehörigkeit der beiden Schürfgebiete Schwierigkeiten, da jedes der beiden Länder die Hütte auf seinem Gebiet errichtet wissen wollte und davon den Abbau des Erzes abhängig machte. v. d. Wenge entschloß sich, die Hütte auf cölnischem Gebiet anzulegen und erhielt dafür unterm 13. Juli 1753 eine Genehmigungsurkunde folgenden Wortlauts:

> »Wir Clemens August, von Gottes Gnaden Erzbischof von Cöln usw. ....... Demnach uns der Freiherr Franz von Wenge, Domkapitular in unserm Hochstift und Stadt Münster usw. untertän. gebeten, ihm zu erlauben, daß er in unserm Vest Recklinghausen auf einem von ihm zu acquirierenden eignen Grund eine eisenschmeltzhütte und hammerwerck sambt den datzu erforderlichen Wasserlauf anlegen und treiben könnte, und dan Wir in Erwegung des dadurch sich vermehrenden Erzstifftischen allgemeinen sowohl als Unseres Cameral-Nutzens in all solch seinem Gesuch gnedigst verwilligt haben, .... daß er Frhr. von Wenge die gebettene schmeltzhütte und hammerwerck auf seine eignen Kosten allda erbauen und treiben, auch sich, Unserer Bergordnung .... gemäß verhalten, hergegen soll er, nebst den Uns aus denen Bergwerken nach Ablauf gebührenden Zehnten, für diese ihm mildest concedirte erbau- und Treibung Hütten- und Hammerwercks, und darzu nötigen Wasserlauf alljährlich .... 20 Speziesthlr. zu Unserer Oberkellnerei Horneburg .... entrichten (es sei dann auch, daß ohne seine schuld die Gebäu völlig in untergang geraten würden).«

Infolge von Schwierigkeiten, die nun Preußen sowohl als auch der dritte Nachbar, die Fürstäbtissin von Essen, machten, konnte erst 1757 mit dem Bau der Hütte, der St. Antony- oder Gottesgnadenhütte, im Vest Recklinghausen, östlich von Sterkrade, begonnen werden; 1758 wurde sie endlich in Betrieb genommen. Die Hütte bestand aus einem Hochofen, aus Gießereianlagen und dem dazu gehörenden Magazine zur Lagerung von Holzkohlen und Gußwaren; dazu trat später trotz der großen Schwierigkeiten der ersten Betriebsjahre noch ein Hammerwerk. Aber der erhoffte Gewinn blieb dem Unternehmen lange Jahre fern. Als von der Wenge 1788 starb, ging die Hütte durch Erbschaft in den Besitz des Freiherrn v. Hövel über.

Inzwischen hatten sich andere Unternehmer um den Abbau der im Clevischen vorkommenden Erze mit mehr oder weniger Glück bemüht. Schließlich erhielt ein Hüttenmeister aus dem Siegerland, Eberhard Pfandhöfer, seit 1779 Pächter der St. Antony-Hütte, 1781 von der preußischen Verwaltung die Erlaubnis zur Anlage einer Eisenhütte bei Sterkrade, der Gutehoffnungshütte; dabei machte man ihm außerordentlich günstige Bedingungen, besonders hinsichtlich des Bezugs von Erzen und Kohlen. Mit der Erteilung dieser Erlaubnis verband die preußische Regierung nämlich einen besonderen Zweck. Die Hochöfen der Eisenhütten wurden damals noch durchweg mit Holzkohlen beschickt; da bei dem großen Steinkohlenreichtum in Rheinland und Westfalen der Regierung sehr daran lag, ihren Steinkohlenabbau zu heben, stellte sie die Bedingung, die neue Hütte sollte Versuche mit der Verwendung von Steinkohlen machen, Versuche, die allerdings vorerst gänzlich mißlangen und erst mehrere Jahrzehnte später zum Ziele führten. Mit dem

Bau der Gutehoffnungshütte wurde 1782 begonnen; das erforderliche Kapital dazu streckte die Witwe Friedrich Jodokus Krupp in Essen vor. Im Jahre 1804 bestand das Werk aus einem Hochofen, einem Windofen nebst den dazu gehörenden Gebäuden für Formerei, Kohlen und Speicherung, einem Ofen zum Tempern*) und einer Schleifmühle zum Schleifen von Platten. An der technischen Entwicklung und am Betriebe nahm die preußische Verwaltung dauernd lebhaften Anteil; vor allem hielt sie darauf, daß die Verhüttungsversuche mit abgeschwefelten Steinkohlen tatsächlich fortgesetzt wurden.

Auch die Gründung der dritten Eisenhütte in jener Gegend, der Hütte Neu-Essen, ließ nicht lange auf sich warten, nachdem erst einmal die Hofkammer des Hochstifts Essen auf den Erzreichtum seines Gebiets aufmerksam geworden war. Anfang 1791 erteilte die Fürstäbtissin einer Gesellschaft von mehreren Unternehmern die erbliche Berechtigung, das im »Hochstifte und seinen Zu-Behörungen bereits entdeckte oder noch zu entdeckende Eisenerz zu suchen, zu gewinnen und nach Wohlgefallen mit Schmeltz und Hammer zu benutzen«. Im Jahre 1794 hatte die Fürstäbtissin alle Anteile der Hütte an sich gebracht.

Innerhalb eines Zeitraums von etwa 25 Jahren waren auf diese Weise auf engem Raume drei Hütten, die Antony-Hütte, die Gutehoffnungshütte und die Hütte Neu-Essen, entstanden. Nur von der Antony-Hütte kann man sagen, daß ihre Entstehung in wirtschaftlichen Rücksichten begründet war. Die Gutehoffnungshütte war dagegen wesentlich das Ergebnis der preußischen Abneigung gegen die an der clevischen Grenze entstandene cölnische Hütte, und die Gründung der Hütte Neu-Essen war von der Essener Hofkammer nur deswegen in Angriff genommen worden, um das anstehende Rasenerz nicht nach der cölnischen Hütte abführen zu müssen. Für e i n e Hütte hätten die vorhandenen Rohstoffe, Eisenerz und Holzkohle, genügt, vielleicht auch für zwei Hütten, für drei genügten sie jedenfalls nicht. Die kleinstaatliche Wirtschaftspolitik hatte somit zu einer unwirtschaftlichen Entwicklung geführt, und man sah bald, daß nur die Vereinigung der Hütten in einer Hand eine Besserung herbeiführen konnte. Dazu kam, daß die kriegerischen Verwicklungen um die Wende des 19. Jahrhunderts eine bedeutende Steigerung des Munitionsverbrauchs verursachten, und daß die starke Nachfrage nach Geschützmunition zu einer Herstellung im großen drängte. Reibereien, wie sie aus dem nahen Zusammenliegen der drei Hütten sich ergaben, trugen dazu bei, die Vereinigungsbestrebungen zu fördern. Diese Bestrebungen hatten gegen 1798 den Erfolg, daß die Fürstäbtissin von Essen die Antony-Hütte und die Hütte Neu-Essen in ihrer Hand vereinigte, bis die politischen Ereignisse der gewerblichen Betätigung der Fürstäbtissin ein Ziel setzten. Im Frieden von Lunéville 1801 trat das Deutsche Reich das linke Rheinufer an Frankreich ab. Die dadurch in ihrem Besitzstande betroffenen weltlichen Fürsten verwies man zur Entschädigung auf die geistlichen Güter rechts des Rheins. Dem König von Preußen fiel auf diese Weise das Erzstift Essen zu. Die Fürstäbtissin suchte nun ihren Hüttenbesitz zu verkaufen und wandte sich zunächst mehrfach an die Witwe Krupp, die inzwischen aus der Hauptgläubigerin der Gutehoffnungshütte deren Besitzerin geworden war; die Bemühungen in dieser Richtung blieben jedoch erfolglos. Endlich im Jahre 1805 gelang es, in den Brüdern Franz und Gerhard Haniel aus Ruhrort und dem Hütteninspektor Gottlob Jacobi Käufer zu finden, die die Antony-Hütte und die Hütte Neu-Essen in gemeinschaftlichen Betrieb nahmen. Diese Gesellschaft kaufte im Jahre 1808 durch Vermittlung von Heinrich Huyssen in Essen, der sich als vierter Gesellschafter anschloß,

*) Gießen und Ablassen des Eisens.

von der Witwe Krupp die Gutehoffnungshütte und betrieb nun die drei Hütten auf gemeinsame Rechnung. Der Gesellschaftsvertrag wurde am 5. April 1810 vor dem Notar bestätigt und erweitert. Die so begründete gemeinsame »Hüttengewerkschaft und Handlung« erhielt die Bezeichnung: »Jacobi, Haniel & Huyssen«; sie wurde 1862 als offene Handelsgesellschaft in das Handelsregister eingetragen und 1872 in die Firma: »Gutehoffnungshütte, Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb« verwandelt, die noch heute besteht.

Wir kehren nun zum Jahre 1810 zurück und folgen an der Hand der Denkschrift der weiteren Entwicklung des Unternehmens. Die »Hüttengewerkschaft und Handlung« Jacobi, Haniel & Huyssen hatte aus der Vergangenheit gelernt, daß der Herstellung von Holzkohlenroheisen am rechten Niederrhein bestimmte Grenzen gezogen waren. Sie legte daher auch nicht den Nachdruck auf eine möglichste Vergrößerung der Roheisenerzeugung, sondern war mehr geneigt, Roheisen anzukaufen und auf diese Weise sich die verschiedensten Weiterbearbeitungsbetriebe anzugliedern. Diese Erkenntnis hatte zur Folge, daß fast ein halbes Jahrhundert lang in der Roheisenerzeugung keine der sonstigen Vergrößerung der Hütte entsprechende Entwicklung festzustellen ist, daß Jahr für Jahr, je mehr der Arbeitskreis der Hütte ausgedehnt wird, innerhalb ihres Betriebs die Roheisenerzeugung an Bedeutung zurücktritt. Um das Jahr 1810 kann man die Hütte noch durchaus als reines Hochofenwerk mit Gießerei bezeichnen, um die Mitte des 19. Jahrhunderts ist sie fast zum reinen Verarbeitungsbetriebe geworden, der zur Beschaffung des Roheisens auf den Ankauf angewiesen ist. Bereits 1842 stand einer eigenen Erzeugung von 28 028 Zentnern ein Ankauf von 93 458 Zentnern Roheisen gegenüber. Zu Beginn der fünfziger Jahre verschlechterte sich dieses Verhältnis weiter erheblich zuungunsten der eigenen Erzeugung. 1853 betrug die eigene Erzeugung 39 569 Zentner gegenüber einem Verbrauche von fremdem Roheisen im Puddelwerke*) von 487 820 Zentnern.

1810 waren je ein Hochofen auf der Gutehoffnungshütte und der Antony-Hütte im Feuer. 1829/30 wurde der zweite Hochofen auf der Gutehoffnungshütte gebaut. Um die Sicherstellung der Erzversorgung war man andauernd besorgt. In der weiteren Umgebung der Hütte wurden Bohrversuche angestellt, da sich aber hier befriedigende Aufschlüsse nicht ergaben, erwarb man von 1838 an Berechtsame an der Lahn und später Erzgruben an der Dill, an der Wied bei Waldbreitbach, im Rheingau bei Johannisberg, in Langehain bei Biebrich, in Meckenheim bei Rheinbach und bei Steinbach. An Erz war also kein Mangel. Wenn man trotzdem davon nicht nur keinen Gebrauch machte, sondern 1843 sogar die Antony-Hütte als Hochofenwerk endgültig stillegte, und das zu einer Zeit, wo der Roheisenbedarf ungeheuer emporschnellte, so ist dies lediglich darauf zurückzuführen, daß es noch immer nicht gelang, die Holzkohle für die Hochöfen durch Steinkohlenkoks zu ersetzen. Sowohl der Preis der Holzkohle wie die verfügbaren Mengen setzten der Roheisenerzeugung am Niederrhein enge Schranken. Gegen Preistreibereien der Holzkohlenerzeuger konnten sich die Eisenwerke durch Zusammenschluß schützen, die Holzkohlen*menge* wurde dadurch aber nicht vermehrt, und darin lag das Entscheidende. Schließlich war es unmöglich, größere Mengen guten Roheisens auf der Gutehoffnungshütte zu erzeugen, da nicht genug Holzkohle vorhanden war und mit Steinkohlen ein schlechteres Erzeugnis gewonnen wurde als belgisches und englisches Eisen. Der Vorsprung Englands war damals auf

*) Puddeln = Umwandeln des Roheisens durch Verbrennung und Verschlackung der in ihm enthaltenen Fremdkörper in Schmiedeeisen.



dem Gebiete der Eisenerzeugung und Verarbeitung ganz ungeheuer, und nur allmählich gelang es der Gutehoffnungshütte, diesen technischen Vorsprung einzuholen. Zunächst blieb nichts anderes übrig, als englisches und später belgisches Roheisen einzuführen, dem bei der Verarbeitung deutsches Holzkohlenroheisen zugesetzt wurde. Diesen Rohstoff verarbeitete die Gutehoffnungshütte in dem 1835 in Oberhausen errichteten Puddelwerke, das zur Zeit des plötzlichen großen Eisenverbrauchs durch den Bau der Eisenbahnen um 1845 bereits mit 46 Puddelöfen arbeitete. Im Jahre 1847 konnten auf dem durch die Puddelöfen versorgten Walzwerke der Hütte 22 553 Zentner Bleche und 195 276 Zentner Stabeisen und Schienen hergestellt werden.

In der Zeit von 1810 bis 1855 war von der Gutehoffnungshütte bei der Anlage von Weiterverarbeitungsbetrieben auf eine Steigerung der Roheisenerzeugung keine Rücksicht genommen worden. Infolgedessen wurde die Hütte, wie schon erwähnt, von Jahr zu Jahr mehr zu einem fremdes Roheisen verarbeitenden Werke. Das änderte sich, als man erkannte, daß die westfälische Steinkohle eine vorzügliche Kokskohle ergab, die für die Roheisenerzeugung gut zu verwenden war.

Im Jahre 1855 setzte die Gutehoffnungshütte den ersten Kokshochofen in Betrieb, 1863 besaß sie deren sechs. Eine wesentliche Vergrößerung der Anlage erfolgte durch den Bau von weiteren vier Hochöfen in den Jahren 1868 bis 1872. Im Jahre 1907 schließlich wurde die Eisenhütte Oberhausen II angelegt, die vorläufig zwei Hochöfen umfaßt. Die Roheisenerzeugung war zuerst auf Puddel- und Gießereieisen beschränkt, 1872 kam Bessemereisen, 1873 Spiegeleisen, 1879 Ferromangan, 1882 Thomaseisen, 1886 Hämatit und 1904 Stahleisen hinzu. Die Leistungsfähigkeit der Hochofenanlage in der Erzeugung von Roheisen übertraf zeitweilig die Aufnahmefähigkeit der Verarbeitungsbetriebe, so daß erhebliche Mengen selbsterzeugten Roheisens verkauft werden mußten. Anderseits mußte zu Zeiten fremdes Roheisen zur Verbesserung und als Beimischung selbsterzeugten Roheisens zugekauft werden. Im wesentlichen aber dienen Verkauf und Ankauf von Roheisen nur noch zur Ausgleichung vorübergehender wirtschaftlicher Schwankungen. Die Deckung des Bedarfs der Verarbeitungsbetriebe erfolgt einerseits fast ausschließlich durch die eigenen Hochöfen, und anderseits wird die Erzeugung der Hochöfen fast ganz durch die eigenen Werke verarbeitet.

Der Betrieb des neuen Hochofenwerks stellte seit 1855 neue Anforderungen an die Rohstoffversorgung. Wie wir vorhin sahen, hatte man sich hinsichtlich des Eisenerzes für die kleinen Holzkohlenhochöfen schon vor 1855 vom Markte ganz unabhängig gehalten. Man brauchte 1855 also nur an das Vorhandene anzuknüpfen und den eigenen Erzbergbau so zu vergrößern, daß er den Anforderungen der neuen Hütte genügen konnte. Zur Vergrößerung der Förderung erwarb man an der Lahn, im Siegerland und am Mittelrhein noch zahlreiche Gruben. Auch auf den Distriktsfeldern »Verbrüderung« an der Lippe und »Gottesgnaden« (östlich der Antony-Hütte) wurde bald mit dem Abbau von Rasenerz begonnen. Dazu kam 1856 die Erzgewinnung bei Anrath. 1858 ging man nach Holland und erwarb dort Berechtsame in Limburg, Gelderland und Over-Yssel, die von 1859 an Rasenerz an die Hütte lieferten. Inzwischen hatte man auch die Förderung von Kohleneisenstein ins Auge gefaßt.

Beim Übergange der Zechen zum Tiefbau waren Ende der vierziger Jahre zwischen den Kohlenflözen Eisensteinablagerungen entdeckt worden. Bei einer Reihe von Zechen im Distriktsfelde der Hütte Neu-Essen wurde man auf Eisenstein in erheblicher Menge fündig. Durch die Ausdehnung der Rasenerzgewinnung, durch die Vergrößerung des Erzfelderbesitzes in Mitteldeutschland und durch die Auffindung des Kohleneisensteins gelang es in dem Zeitraume von 1855 bis



1872 für die Erzversorgung die Hütte vom Markte fast unabhängig zu machen. Noch 1872, nachdem sich die Roheisenerzeugung von 19 134 t im Jahre 1859 auf 99 996 t gehoben hatte, stellte sich der Gesamtverbrauch der Hütte auf 214 064 t, denen eine eigene Förderung von 201 713 t gegenüberstand. Das wurde nach 1872 jedoch anders: den selbstgeförderten Erzen treten die gekauften ebenbürtig zur Seite, um sie endlich sogar erheblich zu überflügeln. Verschiedene Ursachen wirkten dabei mit. Zunächst gestaltete sich wegen der ungünstigen Verkehrsverhältnisse, der beschränkten Schiffbarkeit der Lahn und der schlechten Eisenbahnverbindungen der Abbau der zum Teil nicht besonders reichen mitteldeutschen Erzlager immer unlohnender. Die mitteldeutschen Erze dienten auf der Hütte vornehmlich zur Erzeugung von Puddeleisen. Diese Erze waren nun, als 1872 mit der Erzeugung von Bessemer-Roheisen begonnen wurde, dafür wegen ihres Phosphorgehalts größtenteils nicht geeignet. Auf diese Weise schwand allmählich das Interesse an der Aufrechterhaltung des mitteldeutschen Erzbergbaues. In die Lücke traten gekaufte Erze, und zwar in erster Linie ausländische. 1872 werden zum ersten Male, wenn man von dem längst verwendeten holländischen Rasenerz absieht, ausländische Erze verhüttet. Spanien ist das Land, das weitaus die meisten Erze schickt. Der Anteil der gekauften ausländischen Erze steigt schnell. 1884 haben sie bereits die Erzbezüge aus Mitteldeutschland und an Kohleneisenstein überflügelt. Aber auch inländisches Erz wird gekauft. Der im Jahre 1882 auf der Hütte eingeführte Thomasprozeß erlaubt den Ankauf der in Lothringen geförderten phosphorreichen Erze. Die Einführung der Minette in den Kreis der zu verhüttenden Erze leitet den dritten, 1896 beginnenden Abschnitt in der Erzversorgung der Hütte ein. Dieser Abschnitt kennzeichnet sich durch folgende Erscheinungen. Die mitteldeutschen Erze, der Kohleneisenstein, verschwinden ganz, das Rasenerz sinkt zur Bedeutungslosigkeit herab; auf der anderen Seite steigen die Bezüge ausländischer Erze ungeheuer, doch gelingt es schließlich, abseits der alten mitteldeutschen Förderstellen, in Lothringen einen nachhaltigen und für die Hütte sehr wichtigen eigenen Erzbergbau zu eröffnen, so daß sich rein ziffernmäßig in diesem letzten Versorgungsabschnitte das Verhältnis von eigener Erzförderung zum Gesamtverbrauche günstiger stellt als im vorhergehenden; trotzdem aber ist das Übergewicht der gekauften über die eigenen Erze erhalten geblieben. Neben Spanien steht als wichtigstes Erzausfuhrland Schweden, dann folgen Griechenland, Rußland, Italien, die Türkei und Nordafrika.

Im Gegensatz zum Erz, hinsichtlich dessen man stets den größten Wert auf eigenen Grubenbesitz gelegt hatte, wurde vor 1855 von der Hütte Kohle gekauft, obwohl schon vor dem Übergange zur Verhüttung mit Koks ihr Steinkohlenverbrauch sehr erheblich war. Die Frage der Kohlenversorgung wurde jedoch brennend, als der große Koksbedarf der neuen Eisenhütte zu decken war. Ihre Lösung durch Anlage eines eigenen Bergwerks wurde dadurch ermöglicht, daß in unmittelbarer Nähe von Oberhausen zur Verkokung geeignete Kohlen anstanden und die bergbauliche Technik imstande war, Kohlen aus größeren Tiefen zu fördern. Die äußere Entwicklung des Kohlenbergbaues folgte naturgemäß der äußeren Entwicklung der gesamten Eisenerzeugungs- und Verarbeitungsanlagen der Hütte. Wegen der Verbindung mit der Hütte blieb der Schwerpunkt des Kohlenbergbaues auch immer in der Umgebung von Oberhausen und Sterkrade. Die dort verliehenen Felder in Größe von 83 800 000 qm sind 1898 zum konsolidierten Steinkohlenbergwerk Oberhausen zusammengefaßt worden. Neben diesen Bergwerken wird von der Hütte noch an anderen Stellen Kohlenbergbau betrieben, und zwar hauptsächlich im Zusammenhange mit der Förderung von Kohleneisenstein, der in

Wechsellagerung mit Kohlenflözen vorkommt, so daß Kohle und Erz gemeinsam gewonnen werden müssen. Dadurch sah sich die Hütte zum Ankaufe von Bergwerken bei Neu-Essen veranlaßt. Wurde der Brennstoffbedarf der Hüttenwerke bis 1872 durch gekaufte Kohle gedeckt, so hat sich das Verhältnis von 1872 bis 1904 umgekehrt: die Versorgung der Hüttenwerke erfolgt überwiegend durch eigene Kohlen; die gekauften treten immer mehr zurück. Seit 1905 scheiden zugekaufte Kohlen für die Hüttenwerke überhaupt aus; die selbstgeförderte Kohle beherrscht uneingeschränkt das Feld, es können sogar Kohlen bis zur Hälfte der Gesamtförderung verkauft werden. Der Kohlenbergbau hat sich zu einem Betriebszweig entwickelt, der unabhängig vom Verbrauche der Hütte für den Absatz arbeitet.

Ausschlaggebend für die anhaltende Aufwärtsentwicklung der Gutehoffnungshütte ist es gewesen, daß sie sich stets rechtzeitig den Anforderungen der Neuzeit gefügt, sich an neu hervortretende Bedürfnisse schnell angepaßt und die Bedeutung technischer Neuerscheinungen rechtzeitig erkannt und sie sich zu eigen gemacht hat. Dafür nur zwei Beispiele.

Schon im Jahre 1819 errichtete die Hütte Werkstätten zur Herstellung von Dampfmaschinen aller Art. Die ersten Maschinen wurden freilich noch völlig nach englischem Muster und unter Heranziehung englischer Maschinenbauer hergestellt; bald aber kam man vom Auslande los und arbeitete nach eigenen Plänen und mit deutschen Ingenieuren. Die führende Stellung, die die Maschinenbauanstalt in der deutschen Maschinenindustrie eingenommen, hat sie stets zu bewahren verstanden und dies in der Neuzeit durch Aufnahme der Herstellung von Großgasmaschinen, Dampfturbinen, Turbokompressoren usw. bewiesen. Im Jahre 1864 wurde der Maschinenbauanstalt eine Brückenbauanstalt angegliedert. Aus dieser Anstalt sind nicht nur eine Reihe der größten Brücken über den Rhein, die Weser, die Elbe und die Weichsel, sondern auch Schwimmdocks, Mastenkrane, Riesendrehkrane, eiserne Schleusentore, Hellinge, Ladebühnen, Bahnhofshallen, Markthallen usw. hervorgegangen. Eine besondere Bedeutung hat gerade bei der Brückenbauanstalt die Ausfuhr nach fast allen Ländern der Erde angenommen.

Im Jahre 1816 legte ein in London gebautes Dampfschiff als erstes auf dem Rhein die Fahrt von Rotterdam nach Cöln zurück, und schon im Jahre 1828 wurde von der Gutehoffnungshütte der Bau einer Schiffsbau- und Reparaturwerft auf der Insel im Ruhrorter Hafen begonnen, auf der bereits im März 1829 zwei Dampfer der 1825 gegründeten preußisch rheinischen Dampfschiffahrt-Gesellschaft ausgebessert werden konnten. Das erste selbstgebaute Dampfschiff war 1831 fertig. Die Werft ist bis zum Jahre 1899 in Betrieb gewesen und hat in diesen 70 Jahren eine große Anzahl von Dampfschiffen und Schleppkähnen erbaut. Dann mußte sie außer Betrieb gesetzt werden, weil die holländischen Werften bei billigerem Bezuge von Schiffsbaustahl und niedrigeren Arbeitslöhnen dauernd in der Lage waren, billiger anzubieten, und der Betrieb der deutschen Werft daher nicht mehr lohnte.

Mit dem bisher Gesagten sind wir in großen Zügen der Geschichte und Entwicklung der Gutehoffnungshütte gefolgt. Wir geben nun aus dem zweiten Teile der Denkschrift eine kurze Übersicht über die Gesamtanlagen des Unternehmens.

Die Werke der Gutehoffnungshütte liegen, abgesehen von dem kleineren Steinkohlenfelde Ludwig bei Rellinghausen, zahlreichen Erzfeldern vornehmlich in Lothringen und Luxemburg sowie einigen Kalkstein und Dolomitbrüchen, verhältnismäßig nahe beieinander auf dem rechten Rheinufer, wenig unterhalb Duisburgs, in den Gemeinden Oberhausen, Osterfeld, Sterkrade und deren Nachbargemeinden. Der Sitz der Hauptverwaltung und der Bergwerksverwaltung



ist in Oberhausen. Von den Werken liegen in Oberhausen das Hochofenwerk mit der älteren Eisenhütte Oberhausen I und der neuen Eisenhütte Oberhausen II, westlich daran anschließend das Walzwerk Neu-Oberhausen mit Thomas- und Martin-Stahlwerk, Walzenstraßen und Radsatzfabrik, nordwestlich das Hochofenwerk anschließend an das Walzwerk Oberhausen mit Walzenstraßen und Preßwerk. In Sterkrade liegt die Abteilung Sterkrade mit Eisengießerei, Stahlformgießerei, Hammerschmiede mit Preßwerk, Kesselschmiede, mechanischen Werkstätten nebst Turbinenfabrik sowie Brückenbauanstalt. Von der Steinkohlen-Berechtsame bei Oberhausen ist nur ein Teil, das Kohlenfeld Oberhausen, im Abbau begriffen, der andere Teil, das Kohlenfeld Neu-Oberhausen, steht noch unverritzt da. Dem Abbau dienen: die Zeche Oberhausen südlich von der Eisenhütte und dem Walzwerke Neu-Oberhausen, Zeche Vondern am Rhein-Herne-Kanale, Zeche Osterfeld in Osterfeld, Zeche Sterkrade bei Sterkrade und Zeche Hugo bei Holten. Am Rhein ist ein Hafen für die Hütte oberhalb des Dorfes Walsum angelegt. Eine Steinfabrik Hammer Neu-Essen liegt unweit westlich der Oberhausener Werke. Sämtliche Werke sind durch eigene Hüttenbahnen untereinander verbunden, die an das Staatseisenbahnnetz angeschlossen sind. Die An- und Abfuhr der Güter wird sowohl durch die Staatseisenbahn als auch über den Hafen Walsum durch die Rheinschiffahrt vermittelt.

Zum Schluß seien noch einige Mitteilungen über die allgemeine Entwicklung der niederrheinischen Eisenindustrie wiedergegeben.

Die Eisenhütten am Niederrhein, die für die Eisen- und Stahlerzeugung Deutschlands in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine so überragende Bedeutung gewonnen haben, entstanden fast ausschließlich erst in einer Zeit, wo die Eisenerzlager in Rheinland und Westfalen den Ansprüchen einer technisch voranschreitenden Eisenindustrie weder der Menge noch der Beschaffenheit nach zu genügen vermochten. Damit trat die Notwendigkeit ein, Eisenerze oder Roheisen im großen Maßstabe von der Lahn, aus England und Belgien, später aus Spanien und schließlich aus Lothringen, Luxemburg und Schweden zu beziehen. Die vorzüglich zum Verhüttungsverfahren sich eignende westfälische Steinkohle und der Rhein, der den Massenbezug vergleichsweise geringwertiger Rohstoffe und für einen Teil der Erzeugnisse den Absatz ins Ausland ermöglichte, bilden die Grundlage dieser Entwicklung.

Der Gedanke, die Eisenhütten unmittelbar an die Ufer des Rheins zu legen, läßt sich bis 1848 zurück verfolgen. Wenn damals auch wegen der Ungunst der Zeit eine Gründung nicht zustande kam, so wurde das nach einigen Jahren beim ersten günstigen Umschwunge der wirtschaftlichen Verhältnisse gegen 1855 in größerem Maßstabe nachgeholt. Es entstanden außer dem Phönix in Ruhrort die Niederrheinische Hütte, die Hütte Vulkan und die Johannishütte des Deutsch-Holländischen Aktienvereins in Duisburg. Daran schlossen sich in geschichtlicher Reihenfolge 1870 die Rheinischen Stahlwerke, 1892 die Gewerkschaft Deutscher Kaiser, 1896 die Friedrich-Alfred-Hütte der Firma Krupp und 1902 die Aktiengesellschaft für Hüttenbetrieb in Meiderich. Alle diese Werke haben etwas Gemeinsames.

Technisch sind sie erwachsen auf dem Boden der großen englischen Erfindungen in der Eisen- und Stahlerzeugung, wie sie einerseits durch die Verwendung von Steinkohlenkoks im Hochofen, anderseits durch die Verarbeitung des Roheisens im Puddel-, Bessemer- und Thomasverfahren und schließlich durch die Verwendung der Dampfmaschine als Triebkraft dargestellt werden.

Wirtschaftspolitisch sind sie undenkbar ohne die Schaffung eines freien, aufnahmefähigen inländischen Marktes durch den Zollverein und ohne eine

kräftige Wirtschaftspolitik gegenüber dem Auslande, wie sie durch das neue Deutsche Reich gebracht wurde.

Zwischen diesen neuzeitlichen Unternehmungen und der alten rheinisch-westfälischen Eisenindustrie, die zur Gewinnung von Betriebskraft noch auf die Flüsse angewiesen war, die das Eisenerz aus der nächsten Umgebung auf Fuhren heranholte, die den Hochofen mit Holzkohle beschickte, die das Eisen im Frischofen verfeinerte und im Hammerwerke schmiedete, wird eine ununterbrochene Verbindung durch die Gutehoffnungshütte dargestellt, die in ihrer hier wiedergegebenen Geschichte ein getreues Abbild der Gesamtentwicklung unserer niederrheinisch-westfälischen Eisenindustrie darbietet.

## Das Verkehrswesen Koreas.*)

Von H. Klär, Ober-Postinspektor in Berlin.

Korea einschließlich der Insel Quelpart ist 218 200 qkm groß. Sein Boden besteht in der Hauptsache aus jüngeren Eruptivgesteinen, namentlich aus Granit und Basalt. Die Gebirge, meistens Parallelketten, sind nicht vulkanisch; wenigstens sind tätige Vulkane zur Zeit nicht bekannt. Erdbeben sind eine Seltenheit. Das Klima ist binnenländisch. Die Hauptregenzeit dauert von Mitte Juli bis Mitte August. Nach der letzten Zählung wird das Land bewohnt von etwa 10 Millionen Koreanern, etwa 130 000 bis 150 000 Japanern, 6000 bis 7000 Chinesen und etwa 700 Europäern und Amerikanern, darunter 30 Deutschen. Bis vor wenigen Jahren hat Korea jede fremde Kultur und jeden fremden Einfluß von sich fernzuhalten gewußt, dabei aber nicht verstanden, seine eigene, Jahrtausende alte Kultur auf ihrer früheren Höhe zu erhalten. Die einheimische Bevölkerung treibt in der Hauptsache Ackerbau und Viehzucht, daneben jedoch auch — allerdings im geringeren Umfange — Bergbau und Fischerei. Handel und Industrie sind wenig entwickelt. Die Bevölkerung ist im großen und ganzen arm. Früher gab es allerdings auch reiche Leute. Dies ist vornehmlich darauf zurückzuführen, daß ehemals das gesamte Einkommen des Landes als dem Kaiser gehörend betrachtet wurde, und daß das einkommende Geld zum großen Teile in die Taschen der kaiserlichen Günstlinge floß. Erst das Eingreifen der japanischen Regierung hat diesem Zustand ein Ende gemacht. Sie führte eine scharfe Scheidung zwischen Kron- und Staatsvermögen sowie zwischen Kron- und Staatseinnahmen durch, beseitigte die Günstlingswirtschaft und verwendete die Staatseinnahmen ausschließlich für öffentliche Zwecke. Der japanische Generalresident und die ihm nachgeordneten Beamten führen die Umgestaltung der koreanischen Verwaltung mit zäher Kraft durch und suchen den allgemeinen Kulturzustand des Landes zu heben. Der größte Teil des koreanischen Volkes findet sich mit dem Wandel der Dinge, der ihm zweifellos Vorteile bringt, ab, während ein kleiner Teil sich gegen die neuen Machthaber auflehnt. Die von den »Rebellen« angezettelten Aufstände werden jedoch von den Japanern mit Nachdruck niedergeschlagen.

*) Unter Mitbenutzung des Berichts Nr. 95 des technischen Sachverständigen des Deutschen Reichs für Japan.



Das alte Korea hatte keine eigentlichen Verkehrstraßen. Es bestanden lediglich die große, verhältnismäßig wenig benutzte öffentliche Straße von Söul zur chinesischen Grenze und eine geringe Anzahl von Straßen zwischen Söul und einigen Provinzhauptstädten. Die Unterhaltung dieser Wege lag den Gemeinden ob, denen die Regierung eine gewisse Summe dafür zahlte. Für die Instandhaltung der Wege geschah indes wenig; sie verfielen. Sogar die steinernen Brücken gingen in Trümmer und verblieben in diesem Zustande. Erst als die Japaner ins Land kamen, wurde der Straßenbau kräftig in Angriff genommen und gefördert. Das japanische Heer erbaute im japanisch-chinesischen Kriege die Straße von Söul nach Chemulpo und im russisch-japanischen Kriege die Straßen von Söul nach Wiju sowie von Söul nach Wongsan (Gensan). Diese Straßen dienten natürlich zunächst militärischen Zwecken, kamen aber schließlich auch dem allgemeinen Verkehr zugute. Im Jahre 1906 bestimmte die koreanische Regierung aus der Anleihe für öffentliche Arbeiten 1,5 Millionen Yen*) für den Bau von vier Straßen:

1. Chinnampo–Pyöng Jang,
2. Taiku–Ja nil Bay über Kyang ju,
3. Jon sang kang–Mokpo,
4. Kenn kang–Kun san.

Die Gesamtlänge dieser Straßen beträgt etwa 300 km. Die Straßen zu 2 und 3 sollen je 6 m, die zu 1 und 4 je 7 m breit angelegt werden, damit sie später auch für elektrische Bahnen benutzt werden können. Der Stand der Bauarbeiten ist zur Zeit folgender:

| | Gesamtlänge | Fertiggestellt | Im Bau |
|---|---|---|---|
| Chinnampo–Pyöng Jang | 13,18 ri**) | 5,16 ri | 2,16 r. |
| Taiku–Ja nil Bay | 25,10 - | 11,32 - | — - |
| Jon sang kang–Mokpo | 22,05 - | 14,14 - | 1,03 - |
| Kenn kang–Kun san | 11,24 - | 11,20 - | 0,02 -. |

Um den Gemeinden mustergültige Vorbilder für Straßenbauten zu geben, sollen ferner in verschiedenen Teilen des Reichs Musterstraßen angelegt werden. Unter diesen ist besonders die gute und breite Straße von Shinnanju nach Anju zu nennen, die jetzt über Jöng Pyon bis zu den amerikanischen Goldgruben im Unsanbezirke verlängert wird. Im Inneren Koreas sind für den Verkehr nur Feldwege vorhanden, gegen die der schlechteste Feldweg in Deutschland eine vorzügliche Straße ist. Die Anwohner glauben ihrer Pflicht, die Wege in Ordnung zu halten, dadurch zu genügen, daß sie alle noch so großen Feldsteine aus ihren Äckern auf den Weg werfen und dort regellos liegen lassen. Bei dem bisherigen Mangel an irgend einer Aufsicht konnte das auch ungestraft geschehen. Neuerdings fangen aber die Japaner an, auch hier Wandel zu schaffen. Die Gebirgspässe sind nur in der guten Jahreszeit benutzbar. Dabei werden Reisende sowohl wie Frachten fast lediglich mit Hilfe von Trägern oder auf Packpferden, Maultieren und Ochsen über die Berge hinübergebracht. Die Flußläufe können bis jetzt nur an den Furten überschritten werden; denn die koreanischen Brücken, bestehend aus einem Holzunterbau mit aufgelegten Matten und aufgeworfener Erde, sinken bereits bei geringer

*) 1 Yen = 100 Sen = 2 Mark 11 Pf.
**) 1 japanischer ri = 3,927 km.



Belastung zusammen. Schon bei trockenem Wetter ist aber der Furtweg recht unangenehm; bei nasser Witterung ist er ungangbar.

Die Eisenbahnen Koreas gehören dem japanischen Staate und stehen unter japanischer Verwaltung. Sie umfassen ein Netz von 691 englischen Meilen in folgenden Linien:

1. Fusan–Söul (Keifulinie)............ rund 293 engl. Meilen
2. Söul–Wiju (Keigilinie) ............ - 348 - -
3. Söul–Chemulpo .................. - 25 - -
4. Sanroshin–Masampo................ - 25 - - .

Die erste koreanische Bahn war die Linie Söul–Chemulpo, zu deren Erbauung 1896 ein Amerikaner die Genehmigung erhielt. Er benutzte sie aber nicht, verkaufte sie vielmehr 1898 an eine japanische Gesellschaft. Der Bau wurde 1901 vollendet, der Betrieb im Oktober des nämlichen Jahres eröffnet. Im Jahre 1898 wurde ferner der japanischen Söul-Fusan Railway Company die Genehmigung zum Bau der Keifulinie erteilt, der im August 1901 begonnen wurde. Die japanische Regierung hatte die Zinsgewährleistung für die Schuldverschreibungen dieser Gesellschaft übernommen und gab ihr 1903, als das Verhältnis mit Rußland sich zu trüben begann, eine Beihilfe von 2 200 000 Yen sowie eine zinsfreie Anleihe von 1 580 000 Yen unter der Bedingung schleunigster Fertigstellung der Linie. Die Bahn wurde im November 1904 vollendet, die Betriebseröffnung fand am 1. Januar 1905 statt. Für die Keigilinie erhielt 1896 eine französische Gesellschaft die Genehmigung, führte aber den Bau nicht aus. Darauf beschloß die koreanische Regierung im Jahre 1898, die Bahn selbst herzustellen, was jedoch wegen Geldmangels unterblieb. Nach dem Ausbruche des russisch-japanischen Krieges griff die japanische Armee ein und baute vom März 1904 bis zum März 1906 die Keigilinie sowie vom August 1904 bis zum Mai 1905 die Masampolinie. Im Juni 1906 wurde das koreanische Bahnnetz verstaatlicht. Die japanische Regierung erwarb die Linien Söul–Chemulpo und Söul–Fusan für rund 20 Millionen Yen. Die Kosten für die Erbauung der Keigi- und der Masampolinie betrugen rund 25 Millionen Yen. Mit den Ausgaben für die Umbauten und Verbesserungen, die nach dem Friedenschluß an den Bahnen vorgenommen werden mußten, stellte sich das Anlagekapital am 31. März 1907 auf rund 67 Millionen Yen. Verwaltet werden die Eisenbahnen Koreas von dem der Generalresidentur unterstellten Eisenbahnamte, das seinen Sitz in Ryuzan hat.

Die Beschaffenheit des Geländes gibt der Bahn vielfach den Charakter einer Gebirgsbahn mit zahlreichen Tunneln und Kunstbauten, während die zu kreuzenden großen Ströme den Bau langer Brücken erheischen. Die Linienführung der Bahn macht einen vorzüglichen Eindruck und ähnelt — namentlich auf der Keifulinie — der der schweizerischen Bahnen. Die koreanischen Eisenbahnen haben im Gegensatze zu den japanischen Vollspur. Die Schienen und die sonstigen Eisenteile sind von Amerika geliefert worden. Die Schwellen bestehen aus Holz und sind in Kies gebettet. Die Bahnen sind eingleisig, die über die Flüsse führenden Brücken von außergewöhnlicher Länge, weil neben dem an sich schon breiten Flußbette häufig noch ein ausgedehntes Flutgelände vorhanden ist. Die größten Brücken überspannen den Nantong kang, den Fangschan kang, den Hang kang, den Imtjing u. a. Die große Jalubrücke ist noch nicht in Angriff genommen; der Verkehr zwischen Antung und Shingushu wird vielmehr noch durch Fährboote besorgt. Auch die sämtlichen Brücken stammen aus Amerika und sind nach amerikanischen Grundsätzen erbaut. Der Unterbau ist massiv, die Gründung erfolgt auf Brunnen oder Caissons. Der Lokomotivenpark bestand 1908 aus 107 Maschinen, darunter 70 Tanklokomotiven. Diese werden außer auf den Nebenstrecken auf der Keigilinie

verwendet, solange die neuen eisernen Brücken noch nicht vollendet sind. Nach diesem Zeitpunkte wird auch jene Linie wie die Keifulinie von Maschinen mit Tender befahren werden. Sämtliche Lokomotiven sind aus Amerika bezogen worden. Den Wagenpark bilden 159 Personen- und 1033 Güterwagen. Personenwagen erster Klasse, die zur Hälfte als Speisewagen eingerichtet sind, sowie solche, deren Sitze sich zu Betten herrichten lassen, werden in den Expreßzügen zwischen Söul und Fusan verwendet. Die Fahrgeschwindigkeiten der Personenzüge sind im Vergleich zu denen anderer Bahnen des Fernen Ostens ziemlich hoch. Für die Expreßzüge betragen sie z. B. durchschnittlich 30 englische Meilen in der Stunde, wobei die Haltezeiten eingerechnet sind. Auf der Strecke Söul–Fusan verkehrt täglich, auf der Keigilinie jeden zweiten Tag ein Expreßzug. Zwischen Söul und Kobe oder Yokohama findet eine unmittelbare Personen- und Gepäckabfertigung statt. Den Hauptverkehr haben die Strecken Söul–Fusan und Söul–Chemulpo. Diese Strecken bringen auch die Haupteinnahmen. Die Gesamteinnahmen der koreanischen Eisenbahnen haben im Geschäftsjahre 1907/08 3 262 000 Yen betragen. Davon entfielen auf den Personenverkehr 2 119 000 Yen, auf den Güterverkehr 1 143 000 Yen. Trotzdem wurde auch in diesem Jahre mit Verlust gearbeitet, da 3 599 708 Yen ausgegeben werden mußten. Von Neubauten sollen zunächst in Angriff genommen werden die Linien Söul–Gensan, Pyöng Jang–Chemulpo, Südmandschurische Bahn–Mokpo. Von dem Umbau der schmalspurigen Strecke Antung–Mukden auf Vollspur erhofft man eine kräftige Belebung des Verkehrs der Bahnen in Korea sowie eine Steigerung der Einnahmen.

Die koreanischen Häfen waren früher sehr einfach. Der steigende Verkehr machte aber Verbesserungen notwendig, deren Ausführung zunächst in Fusan und Chemulpo in Angriff genommen wurde. In Fusan bestand früher nur ein Landungsteg für Dampfer, der in erster Linie von den zwischen Shimonoseki und Fusan fahrenden Dampfern benutzt wurde. Auch einige Lagerschuppen waren vorhanden. Doch fehlte es an einer Verbindung des Landungstegs mit der Eisenbahn. Die Neubauten erstrecken sich auf die Einrichtung eines großen Landeplatzes für Ozeandampfer, auf die Herstellung von Lagerschuppen und Eisenbahnanschluß sowie eines Hafens für Leichter, Fischerei- und Segelboote. Zu diesem Zwecke müssen im ganzen 590 Yards*) Stütz- und Futtermauern errichtet werden, die zum Teil bereits fertig, zum Teil noch im Bau sind. Die Hafeneinrichtungen von Chemulpo sind gegenwärtig kaum nennenswert. Der große Gezeitenwechsel von 32 Fuß englisch legt zur Zeit der Ebbe den Meeresgrund auf weite Strecken bloß. Die größeren Dampfer müssen daher im weiten Abstande vom Lande ankern und Reisende sowie Waren auf Leichtern in den Hafen bringen lassen. Nur kleinere Dampfboote können in dem von einem Arme des Hanflusses gebildeten Fahrwasser, das gleichsam den Hafen darstellt, anlegen. Dort ist eine steinerne Befestigung der Böschung des hohen Ufers vorhanden, auf die kleine hölzerne Landebrücken steil hinaufführen. Die Güter werden durch Kulis hinaufgetragen. Am Nordostufer liegen die aus Holz erbauten Zoll- und Lagerschuppen sowie ein hölzerner Landungsteg für Leichter und Dschunken. Eisenbahnanschluß fehlt. Zur Verbesserung der Hafenverhältnisse will man einen großen Hauptlandesteg und vier weitere Stege für kleine Frachtdampfer und große Dschunken sowie acht Waren- und Lagerschuppen mit Eisenbahnanschluß erbauen. Als Grundlage für diese Arbeiten müssen allerdings zunächst 770 Yards (704 m) Stütz- und Futtermauern

*) 1 Yard = 3 Fuß = 0,9144 m, d. h. also 1 Fuß = 0,3048 m. 1760 Yards = 1 englische Meile = 1,609 km.



hergestellt werden. Zur Ausführung der gesamten, Anfang 1909 begonnenen Bauarbeiten sind fünf Jahre erforderlich. Am Jalu müssen große Dampfer vor der Mündung ankern, während solche von 12 bis 14 Fuß Tiefgang bis nach Antung hinauffahren und da löschen können. Die Lade- und Löschvorrichtungen in Antung sowie in dem gegenüberliegenden Shingishu sind höchst einfacher Natur. Die übrigen, dem fremden Schiffsverkehr geöffneten Häfen (Chinnampo, Kunsan, Mokpo, Gensan, Aongchin und Söng tjin) sind ebenfalls mit sehr einfachen Lade- und Löscheinrichtungen versehen. Für Chinnampo plant man einen Erweiterungsbau, der einen Kostenaufwand von 1 Million Yen erfordert.

Die koreanischen Gewässer sind infolge der zahlreichen, den Küsten vorgelagerten Riffe, Inseln und Untiefen für die Schiffahrt äußerst gefährlich, zumal sie bis vor kurzem nicht mit Seezeichen ausgestattet waren. Erst im Jahre 1901 entschloß sich die koreanische Regierung auf vieles Drängen der japanischen Gesandtschaft in Söul, auf den Inseln und vor dem Hafen von Chemulpo einige Leuchttürme zu erbauen. Während des letzten Krieges errichtete dann die japanische Armee Seezeichen an den Küsten von Korea und in der Mündung des Jalu. Im Jahre 1906 endlich ging die koreanische Regierung ernstlich mit der Schaffung von Einrichtungen zur Sicherung der Schiffahrt vor. Man beschloß, 50 Leuchttürme sowie 16 Nebelsignalstationen zu erbauen und eine große Anzahl von Bojen und Baken auszulegen. Dafür, daß diese Beschlüsse auch in die Tat umgesetzt werden, sorgen die Japaner. Der Schiffsverkehr der koreanischen Häfen belief sich im Jahre 1908 auf

| | im Einlauf | | | | im Auslauf | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Dampfer...... | 3 750 | zu | 2 884 457 | R. T. | 3 756 | zu | 2 885 807 | R. T. |
| Segelschiffe ... | 828 | - | 40 421 | - | 746 | - | 36 553 | - |
| Dschunken.... | 3 933 | - | 55 420 | - | 3 734 | - | 53 062 | - |
| Zusammen... | 8 511 | zu | 2 980 298 | R. T. | 8 236 | zu | 2 975 422 | R. T. |

Bemerkenswert ist, daß sich an der koreanischen Küstenschiffahrt außer koreanischen, japanischen und chinesischen Schiffen nur noch einige amerikanische Schiffe beteiligen. Fahrzeuge anderer Länder sind bisher in diesem Geschäftszweige nicht beschäftigt gewesen. Der Umfang der Küstenschiffahrt geht aus folgenden Zahlen hervor:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Einlauf.................. | 8 445 | Schiffe zu | 452 038 | R. T. |
| Auslauf ................. | 8 300 | - - | 439 989 | - . |

Der überseeische Verkehr Koreas mit China und Japan wird in regelmäßigen Zwischenräumen vermittelt durch je eine (russisch-)chinesische (Chinesische Ostbahngesellschaft) und englische Gesellschaft sowie durch zwei japanische Gesellschaften (Nippon Yusen Kaischa und Osaka Schosen Kaischa). An einer unmittelbaren Verbindung zwischen Schanghai und Chemulpo fehlt es jedoch noch immer. Seit dem 1. Oktober 1908 zahlt die koreanische Regierung der japanischen Dampfschiffahrt auf fünf Jahre eine Unterstützung von insgesamt jährlich 17 019 Yen. Es erhalten u. a.:

| | | |
|---|---|---|
| die Linie Gensan-Fusan.................... | 4 670 | Yen |
| - - Fusan-Jukiwan .................. | 5 154 | - |
| - - Seiko-Shinko.................... | 2 057 | - . |

Diese Unterstützungen unterscheiden sich indes insofern wesentlich von denen anderer Länder, als sie innerhalb eines Zeitraums von 10 Jahren von den Gesellschaften an die Regierung zurückgezahlt werden müssen.

Um den Überblick über den Schiffsverkehr in den koreanischen Gewässern zu vervollständigen, sei kurz auf die Fischerei Koreas hingewiesen. Sie regelt

sich nach dem 1908 erlassenen und am 1. April 1909 in Kraft getretenen Fischereigesetze, das grundsätzlich Ausländern das Fischen in den unter koreanischer Hoheit stehenden Gewässern verbietet, wenn nicht ihr Heimatstaat einen Fischereivertrag mit der koreanischen Regierung abgeschlossen hat. Ein derartiger Vertrag besteht bisher nur mit Japan. Danach dürfen gegenseitig unter Beobachtung der Landesgesetze die Einwohner Japans und Koreas in ihren Ländern (Buchten, Flüssen, Seen) die Fischerei betreiben. Das Erträgnis der Fischerei in Korea beläuft sich heute auf etwa

$4^1/_2$ Millionen Yen für japanische Fischer,
$1^1/_2$ - - - koreanische - ,
1 - - - chinesische - .

Infolge des Wegfalls des chinesischen Wettbewerbs auf Grund des neuen Gesetzes wird künftig der ganze Betrag den Japanern und den Koreanern zugute kommen. Neuzeitliche Boote und Fanggeräte würden den Ertrag sicher heben. Zur Zeit fischen an den koreanischen Küsten etwa 3000 Boote mit 13 000 Mann Besatzung.

Die Verwaltung und der Betrieb des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens gingen durch das Abkommen vom 1. April 1905 auf Japan über.

Im Jahre 1896 beauftragte die koreanische Regierung den japanischen Postdirektor in Osaka mit der Einführung von Verbesserungen nach japanischem Muster. Die Tätigkeit des Genannten blieb aber aus verschiedenen Gründen ohne jeden sichtlichen Erfolg. Deswegen machte der Vizeminister für Ackerbau, Handel und Industrie, dem das Postwesen früher unterstand, im Jahre 1898 zu postalischen Zwecken eine Studienreise nach Amerika und Europa, von der er einen Franzosen als Ratgeber mit nach Korea brachte. Als Korea darauf im Jahre 1901 dem Weltpostvereine beigetreten war, wurde eine größere Anzahl von Postanstalten sowie eine Zentralstelle für Post und Telegraphie eingerichtet. Dies hatte aber nur den Erfolg, daß der Staat an der Einrichtung jährlich zwischen 140 bis 290 Tausend Yen zusetzte. Hieraus erklärt sich auch die willige und widerstandslose Überlassung des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens an Japan. Heute untersteht die Post ebenso wie die Telegraphie und das Fernsprechwesen der Generalresidentur und wird gleich dem Eisenbahnwesen durch einen besonderen Departementschef geleitet. Nach der Übernahme des Postwesens durch die Japaner machte es schnelle Fortschritte und entwickelte sich zu einer leistungsfähigen Verkehrsverwaltung. Es hat betragen

| | 1905/09 | 1906/07 | 1907/08 |
|---|---|---|---|
| die Zahl der Postanstalten*) | 498 | 485 | 496 |
| die Zahl der Beamten | | | |
| bei der Zentralverwaltung... | —**) | 401 | 673 |
| im Betriebe ............... | —**) | 2 624 | 2 878 |
| die Zahl der beförderten Briefpostsendungen ............ | 42 902 434 | 63 624 628 | 65 336 030 |
| die Zahl der beförderten Pakete | 286 734 | 512 230 | 438 516 |
| der Betrag der ausgezahlten Postanweisungen | | | |
| aus dem Inlande....... | 3 581 123 Yen | 6 270 554 Yen | 9 574 999 Yen |
| aus dem Auslande ..... | 25 551 - | 41 779 - | 53 167 - . |

Natürlich übertrugen die Japaner auch das im eigenen Lande erprobte Postsparkassenwesen auf Korea und erzielten damit binnen kurzer Zeit gute Erfolge.

*) Außerdem besteht noch eine größere Anzahl von Posthaltereien.

**) Nicht bekannt.



Allerdings konnten sie diese nur dadurch erreichen, daß sie sich eingehend um die wirtschaftlichen Verhältnisse der kleinen Leute Koreas kümmerten und ihnen die nötige Anleitung zum Sparen gaben, was ihnen bei dem stammverwandten Charakter der beiden Völker überraschend gut gelang. Im Jahre 1908 hatte der Sparkassenverkehr folgenden Umfang:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Zahl der Einlagen | 289 251 | d. h. | 112,4 | v. H. mehr als | 1907 |
| Betrag der Einlagen | 1 916 947 Yen | - | 31,5 | - - - | 1907 |
| Zahl der Abhebungen | 91 951 | - | 25,3 | - - - | 1907 |
| Betrag der Abhebungen | 1 657 756 Yen | - | 73,1 | - - - | 1907 |
| Zahl der Sparer, und zwar | | | | | |
| Japaner | 62 698 | d. h. | 25,9 | v. H. mehr als | 1907 |
| Koreaner | 6 037 | - | 25,9 | - - - | 1907 |
| Durchschnittsbetrag einer Einlage eines Japaners | 20 679 Yen | d. h. | 7,0 | v. H. mehr als | 1907 |
| eines Koreaners | 8 298 - | - | 7,0 | - - - | 1907. |

Das Telegraphenwesen war unter der koreanischen Verwaltung ebenso mangelhaft wie die Post. Dabei besaß Korea schon im Mittelalter ein optisches, bis in die Neuzeit erhalten gebliebenes Telegraphensystem mittels Rauch- und Feuerzeichen, die von den Bergen aus gegeben wurden. Im Laufe der Zeit haben dann Ausländer mehrere elektrisch betriebene Linien erbaut, die aber untereinander nicht in Verbindung gebracht waren und deshalb für die Allgemeinheit nur geringen Wert hatten. Schließlich bestanden eine Landlinie nach Tientsin zum Anschluß an das chinesische Telegraphennetz und einige von Söul ausgehende Linien nach den Provinzhauptstädten sowie nach Fusan und Wönsan. An das internationale Telegraphennetz war Korea durch ein von der Great Northern Telegraph Company of Denmark verlegtes Kabel von Fusan nach Nagasaki angeschlossen, das später von der japanischen Regierung übernommen wurde. Die Japaner fanden bei der Übernahme des Telegraphenwesens Linien in einer Länge von 1310 englischen Meilen vor. Die alten Linien wurden um- und ausgebaut, neue wurden ihnen hinzugefügt; alle wurden miteinander und mit dem internationalen Kabelnetz in Verbindung gebracht. Die Entwicklung des koreanischen Telegraphenwesens unter japanischer Verwaltung wird durch folgende Zahlen gekennzeichnet:

| | 1906/07 | 1907/08 |
|---|---|---|
| Linienlänge | 1 318 ri | 1 322 ri |
| Leitungslänge | 2 710 - | 2 860 - |
| Zahl der nach Korea und nach der Mandschurei aufgegebenen Telegramme | | |
| in einer europäischen oder in japanischer Sprache | 652 475 | 760 626 |
| in koreanischer Sprache | 75 350 | 79 783 |
| Zahl der nach dem Ausland aufgegebenen Telegramme nur in einer europäischen oder in japanischer Sprache | 312 567 | 350 800 |
| Zahl der aus Korea und aus der Mandschurei eingegangenen Telegramme | | |
| in einer europäischen oder in japanischer Sprache | 652 111 | 763 665 |
| in koreanischer Sprache | 75 857 | 79 571 |
| Zahl der vom Ausland eingegangenen Telegramme nur in einer europäischen oder in japanischer Sprache | 266 990 | 306 142. |

Gleichzeitig mit dem Ausbau des Telegraphennetzes wurde auch mit der Ausgestaltung des Fernsprechnetzes vorgegangen. Dieses bestand bei seiner Übernahme durch die Japaner fast ausschließlich aus den wenigen Linien des kaiserlichen Haushalts, die indes den Japanern nicht mitübergeben wurden, sondern im Besitze der Krone verblieben. Allmählich erhielten die größeren Städte, wie Söul, Pyöng Jang, Chemulpo, Fusan u. a., Orts-Fernsprechnetze. Auch wurden Überlandlinien zur Verbindung der Netze untereinander sowie zum Anschlusse des flachen Landes hergestellt. Das gesamte Fernsprechnetz umfaßte:

| | 1906/07 | 1907/08 |
|---|---|---|
| Linienlänge der Ortsnetze ........ | 43 ri | 55 ri |
| Linienlänge der Fernleitungen ...... | 15 1/2 - | 18 - |
| Leitungslänge der Ortsnetze ...... | 1 047 - | 1 419 - |
| Leitungslänge der Fernleitungen .... | 328 - | 350 -. |
| Es betrug ferner | | |
| die Zahl der Teilnehmer ........... | 2 362 | 3 518 |
| - - - Gespräche ............ | 8 489 530 | 11 407 440 |
| - - - Fernsprechautomaten .. | 8 | 15. |

Auch der japanischen Verwaltung ist es bisher nicht gelungen, im Etat der Post- und Telegraphenverwaltung Koreas Einnahme und Ausgabe ins Gleichgewicht zu bringen; sie arbeitet vielmehr immer noch mit erheblichem Verluste, den natürlich Japan allein zu tragen hat. Das Finanzergebnis war folgendes:

| | Einnahme | Ausgabe | Fehlbetrag |
|---|---|---|---|
| 1905/06.... | 769 650 Yen | 2 581 023 Yen | 1 811 373 Yen |
| 1906/07.... | 1 111 155 - | 2 296 078 - | 1 184 923 - |
| 1907/08.... | 1 398 923 - | 2 203 831 - | 804 908 - |
| 1908/09.... | 2 000 000 - | 2 250 000 - | 250 000 - . |
| | | (Schätzung.) | |

Die Japaner hoffen aber, in etwa drei Jahren so weit zu sein, daß sie für Post- und Telegraphenzwecke in Korea keine Zuschüsse mehr zu leisten brauchen.

---

## Bericht der Kgl. Ung. Postsparkasse für das Jahr 1909.

Das Jahr 1909 war für die ungarische Postsparkasse insofern von besonderer Bedeutung, als sie in diesem Jahre einen Verkehr mit dem Ausland, und zwar zunächst mit Deutschland durch ein Übereinkommen mit der Nationalbank für Deutschland in Berlin, einrichtete, das am 1. November 1909 in Kraft getreten ist. Dieser Verkehr hat sich in der kurzen Zeit seines Bestehens lebhaft entwickelt. Hierzu kam am 1. Februar 1910 ein Verkehr mit den deutschen und schweizerischen Postscheckanstalten.

Trotz der ungünstigen Lage der Landwirtschaft in Ungarn zeigte sich in allen Geschäftszweigen ein starker Aufschwung.

Im Sparverkehr betrugen die Einlagen einschl. der aufgelaufenen Zinsen 72 121 496 K 89 h (1908: 67 935 926 K 15 h), die Rückzahlungen 66 197 696 K 79 h (1908: 64 193 178 K 49 h); der Gesamtbestand an Einlagen ist gewachsen um 5 923 800 K 10 h (1908: 3 742 747 K 66 h) und erreichte Ende 1909 die

Höhe von 98 554 333 K 54 h. Die Zahl der Einlagen belief sich auf 1 293 169 (1908: 1 211 046), die der Rückzahlungen auf 643 938 (1908: 629 227), durchschnittlich entfiel auf eins der im Gebrauche gewesenen 868 505 (1908: 823 910) Einlagebücher 1,49 (1908: 1,17) Einlagen und 0,74 (1908: 0,76) Rückzahlungen. Das Verhältnis der Einlagen zu den Rückzahlungen stellt sich auf 1,99 : 1 (1908: 1,92 : 1). Auf 1000 Einwohner Ungarns kamen im Durchschnitt 29,1 Einlagebücher (1908: 32,59).

Im Scheckverkehr sind 1909 einschl. der aufgelaufenen Zinsen angelegt worden 3 468 110 589 K 10 h (1908: 3 186 230 517 K 54 h) und zurückgezahlt 3 456 606 630 K 47 h (1908: 3 179 779 642 K 72 h). Der Einlagebestand hat zugenommen um 11 503 958 K 63 h (1908: 6 450 874 K 82 h) und betrug Ende 1909 im ganzen 83 221 901 K 79 h. Die Zahl der Einlagen betrug 11 585 344 (1908: 10 541 634), die der Rückzahlungen 2 128 482 (1908: 1 871 696). Scheckkonten bestanden am Jahresschlusse 18 906 (1908: 17 491), auf eins der im Laufe des Jahres vorhanden gewesenen 19 542 (1908: 18 154) Scheckkonten entfielen durchschnittlich 702 (1908: 684) Eintragungen über einen Gesamtbetrag von 354 350 K 49 h (1908: 350 667 K 8 h).

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Die Einzahlungen erfolgten durch | | | | |
| 9 929 788 Einzahlungscheine ............ | über | 2 100 292 283 | K | 71 h |
| 922 318 Postanweisungen (gewöhnliche, Auftrags- und Nachnahmepostanweisungen) | - | 32 112 475 | - | 73 - |
| 715 816 Überweisungen im Clearing-Verkehr | - | 1 298 852 539 | - | 13 - |
| 17 283 Überweisungen von der k. k. österreichischen Postsparkasse ............ | - | 36 226 614 | - | 39 - |
| Einlösung 138 fälliger Zinsscheine zu Wertpapieren ........................ | - | 108 382 | - | 87 - |
| Die Auszahlungen erfolgten durch | | | | |
| Einlösung der bei der Budapester Hauptkasse vorgezeigten 234 541 Schecks .... | - | 1 144 628 531 | - | 7 - |
| die von der Postsparkasse ausgestellten 988 339 Zahlungsanweisungen ......... | - | 432 013 247 | - | 69 - |
| 36 624 von der Postsparkasse abgesandte Postanweisungen .................. | - | 12 724 087 | - | 74 - |
| 715 816 Überweisungen im Clearing-Verkehr | - | 1 298 852 539 | - | 13 - |
| Ankauf von 72 Wertpapieren ........... | - | 915 014 | - | 66 - |
| 49 381 Überweisungen auf Girokonten bei der Österreichisch-Ungarischen Bank... | - | 402 164 356 | - | 35 - |
| 103 709 Überweisungen auf Scheckkonten bei der k. k. österreichischen Postsparkasse | - | 165 308 853 | - | 83 -. |

Von den Kontoteilnehmern waren 66,7 v. H. in Ungarn, 30,7 v. H. in Österreich und 2,6 v. H. im Auslande.

Am Clearing-Verkehr waren von den 18 906 Scheckkontoteilnehmern 13 868 (1908: 12 988) beteiligt. Jeder Clearing-Auftrag stellt sowohl ein Einzahlungs- als auch ein Auszahlungsgeschäft dar und muß deshalb bei Ermittlung der Gesamtleistung doppelt gerechnet werden. Es kamen im ganzen 1 431 632 (1908: 1 250 256) Gut- und Lastschriften zur Ausführung über zusammen 2 597 705 078 K 26 h (1908: 2 420 240 562 K 84 h); die Lastschriften machen von den im Gesamtscheckverkehr vorgekommenen Auszahlungen 37,51 v. H. (1908: 38,02 v. H.) aus. Der durchschnittliche Betrag einer Gut- und Lastschrift war 1814 K 51 h (1908: 1935 K 79 h), auf ein Scheckkonto kamen im Clearing-Verkehr durchschnittlich 52 (1908: 49) Gut- oder Lastschriften über zusammen 94 379 K 40 h (1908: 93 172 K 18 h).

Die ungarische Postsparkasse besorgt auch den Ankauf von Wertpapieren und seit 1909 außerdem den Ankauf von Anteilen solcher ungarischen Staatspapiere, die vom Ministerium dazu bestimmt werden; der Anteil kann $^1/_4$, $^2/_4$ oder $^3/_4$ des Nennwertes betragen. Zu diesem Zwecke ist die mit 4 v. H. verzinsliche ungarische Kronenrente bestimmt worden, von der Anteile zu 25, 50 oder 75 K — je nach der Höhe des Einlageguthabens — erworben werden können. Es sind 1909 durch die Postsparkasse angekauft worden: im Sparverkehr Wertpapiere im Nennwerte von 2 364 822 K (1908: 2 253 596 K), im Scheckverkehr 1 030 490 K (1908: 357 400 K), Teilrentenpapiere über 472 800 K. Von den angekauften Wertpapieren sind solche im Nennwerte von 878 806 K (1908: 833 376 K) bei der Postsparkasse im Verwahrsam gelassen, insgesamt waren daselbst Ende 1909 Wertpapiere über 16 970 970 K zur Aufbewahrung niedergelegt.

An Personal waren beim Postsparkassenamt in Budapest vorhanden 319 Beamte (1908: 297), 385 Tagegeldempfänger (1908: 332) und 69 Diener (1908: 62); den auswärtigen Vermittlungsdienst versahen 4487 Postämter (1908: 4443).

Die Gesamteinnahmen haben betragen 7 468 428 K 5 h (1908: 7 060 564 K 1 h), die Gesamtausgaben 5 559 468 K 93 h (1908: 5 103 817 K 17 h). Unter den Ausgaben befinden sich u. a. 1 824 455 K 55 h (1908: 1 623 369 K 74 h) Personalkosten, 429 748 K 95 h (1908: 380 972 K 12 h) sächliche Kosten, 3 217 927 K 4 h (1908: 3 026 644 K 65 h) für Einlagen zu zahlende Zinsen, 48 224 K 66 h (1908: 43 930 K 66 h) für Pensionen. Vergleicht man die nach Abzug der Zinsen für die Einlagen verbleibende reine Ausgabe von 2 341 541 K 89 h (1908: 2 077 172 K 52 h) mit der Gesamtzahl der im Laufe des Jahres 1909 ausgeführten 15 650 933 (1908: 14 253 603) Geschäfte, so ergibt sich, daß ein Geschäft durchschnittlich 14,96 h (1908: 14,57 h) Unkosten verursacht hat.

Der Reingewinn belief sich auf 1 908 959 K 12 h (1908: 1 956 746 K 84 h); der Betrag fällt der Staatskasse zu, nachdem der Reservefonds die gesetzmäßige Höhe erreicht hat.

---

# KLEINE MITTEILUNGEN.

Erweiterung der Hamburger Hafenanlagen. In Ausführung des von der Freien und Hansestadt Hamburg mit Preußen wegen Verbesserung des Fahrwassers der Elbe usw. abgeschlossenen Staatsvertrags vom 14. November 1908 hat die Bürgerschaft in Hamburg einen Gesetzentwurf über Hafenerweiterungen angenommen, der über die gesamte Aufteilung der von Preußen erworbenen Flächen auf Neuhof und Waltershof — zwischen Köhlbrand und Köhlfleth gelegen — Bestimmung trifft.

Danach sollen zunächst auf dem Gebiete von Neuhof in Angriff genommen werden: die Durchführung der Wasserstraße für Flußfahrzeuge vom Reiherstieg bis zum Köhlbrand in einer Breite von 75 m, die Verlängerung der Kaimauern des Roßhafens südwärts um rund 200 m bis zur Wasserstraße sowie eine Austiefung dieses Hafens (auch des Vorhafens) und des Oderhafens auf 6 m. Beim Ausbau des Oderhafens werden die Kaimauern derart aufgeführt werden, daß der Hafen später ohne Schwierigkeit bis auf 7 m (entsprechend der Fahrrinne des Vorhafens) vertieft werden kann. Im

weiteren ist geplant, in dem nach Osten gelegenen Teile des neuerworbenen Gebiets als Ersatz für den jetzigen Oderhafen einen großen Flußschiffhafen anzulegen. Der Flußschiffhafen soll von der Wasserstraße durch einen Damm geschieden werden, der zugleich eine gute Landverbindung sowie einen ruhigen Liegeplatz für Flußschiffe schaffen und nach Süden eine Grenze gegen einen neuen Schutenhafen bilden soll. Die alte Köhlbrandmündung wird als Kohlenschiffhafen ausgebaut, der so groß sein wird, daß darin 21 Kohlendampfer und eine entsprechende Anzahl Kohlenschuten Platz finden; dagegen soll der bisherige Kohlenschiffhafen in das Freihafengebiet zur Verbreiterung des Kuhwärder Vorhafens und seiner Einfahrt einbezogen und auf 6 m vertieft werden. Die gesamten Anlagen werden künftig von Ellerholz bis zum Köhlbrand vom Hafengleis und vom Roßdamm umsäumt, der zu diesem Zwecke verlegt wird. Dieser bildet dann auch die nach dem Staatsvertrag in Aussicht genommene Straßenverbindung mit dem preußischen Gebiete von Neuhof.

Das Gebiet von Waltershof ist hauptsächlich für Freihafenanlagen bestimmt, und zwar für drei geräumige, den neuzeitlichen Anforderungen entsprechende Seeschiffhäfen sowie für den Petroleumhafen, der ebenfalls im Freihafengebiete liegen muß. Diese Seeschiffhäfen sind parallel angeordnet und erhalten teils unmittelbar, teils mittelbar eine Schleusenverbindung mit dem Köhlbrand; an den zweiten und dritten wird sich ein Hafen für Schuten und Oberländer Kähne anschließen. Von der Elbe her werden sie durch eine gemeinsame Haupteinfahrt, die sich zu einem Wendeplatze für Seeschiffe von 500 m Durchmesser erweitert, zu erreichen sein. Die nämliche Einfahrt müssen auch die Petroleumschiffe benutzen. Nur der weiter westlich geplante zollinländische Hafen für Ewer und Küstenfahrzeuge erhält eine besondere Einfahrt. Die Herstellung dieses Hafens entspricht im übrigen, wie wir einem Aufsatz in Nr. 35 der Deutschen Bauzeitung entnehmen, einem längst gefühlten Bedürfnisse. Auf der Landzunge zwischen dem ersten und zweiten Seeschiffhafen mündet künftig der im Staatsvertrag in Aussicht genommene Eisenbahntunnel aus. Der Rangierbahnhof für die nach Harburg führende Bahnverbindung ist nach der Zollgrenze verschoben worden. An der Landspitze zwischen Unterelbe und Köhlfleth wird eine Lotsenstation für 60 Lotsen, dahinter ein Jachthafen angelegt werden. Von den Anlagen auf Waltershof verbleiben also lediglich der Ewerhafen, der Jachthafen sowie das Köhlfleth mit beiden Ufern innerhalb des Zollgebiets.

Auf Waltershof sollen zunächst nur der mittlere Seehafen (vorerst in einer Breite von 260 statt 300 m), der Flußschiffhafen mit seinen Schleusen, die Haupteinfahrt mit Wendeplatz und der Petroleumhafen fertiggestellt werden. Daneben werden der Ewer- und der Jachthafen ausgebaut sowie die Lotsenstation verlegt werden.

Die zuerst in Angriff zu nehmenden Arbeiten sind auf 45 100 000 Mark veranschlagt.

---

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.



# ARCHIV FÜR POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

**Nr. 24.** BERLIN, DEZEMBER. **1910.**



## Ein Beitrag zur Lebensdauer unserer Telegraphenstangen.

Von Dr.-Ing. F. Moll in Charlottenburg.

Im Archiv für 1905 (S. 505 ff.) wurde vom Geheimen Ober-Postrat Christiani eine Statistik veröffentlicht, in der für die verschiedenen Stangensorten aus einer 50-jährigen Beobachtungszeit das Mittel der Lebensdauer gezogen wurde. Als Schlußergebnisse waren angegeben:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| für die mit | Kupfervitriol | getränkten | Stangen | 11,7 | Jahre, |
| - - - | Zinkchlorid | - | - | 11,9 | - |
| - - - | Sublimat | - | - | 13,7 | - |
| - - - | Teeröl | - | - | 20,6 | - . |

Für Kupfervitriol konnte ich die Zahl an den bei der K. K. Österreichischen Telegraphenverwaltung auf gleiche Weise gefundenen Ergebnissen nachprüfen. Die Prüfung hatte in überraschender Übereinstimmung 11,8 Jahre ergeben. Die Veröffentlichung der Statistik war aus doppeltem Grunde sehr erfreulich. Einmal wurden zum ersten Male auf Grund langer praktischer Erfahrungen erhaltene Vergleichszahlen für die Bewertung der einzelnen Verfahren gegeben, dann aber bieten die Nachweisungen vor allem einen ausgezeichneten Stoff für weitere Untersuchungen.

Beim Überschauen der Schlußergebnisse des Aufsatzes drängte sich unwillkürlich die Frage auf, wie jetzt die Lebensdauer der Stangen sei, ob

denn die Technik in den langen Jahren keine Fortschritte gemacht habe. Traf dies zu, so kam es in den Schlußzahlen nicht zum Ausdruck; es war sogar denkbar, daß bedeutend bessere Ergebnisse der letzten Jahre durch ungünstige Ergebnisse der früheren Jahre derart ausgeglichen wurden, daß im Gesamtdurchschnitte die Reihenfolge vielleicht eine ganz andere sein würde, als sie dem heutigen Stande entspricht.

Was nun eine weitere Untersuchung wünschenswert machte, ist kurz folgendes:

durch tatsächlich verbesserte Tränkungsverfahren wird die Lebensdauer der Stangen erhöht;

die Auswahl der Hölzer wie die Überwachung der Anstalten sind sorgfältiger geworden;

die Auswechslung der Stangen erfolgt seit einigen Jahren langsamer; aus Sparsamkeitsrücksichten bleiben sie wirklich bis zum Ende ihrer Leistungsfähigkeit in den Linien.

Dazu kommt ferner als wichtigster Punkt: Setzt man heute eine Anzahl Stangen und schließt die Statistik ab, bevor nicht alle aus der Linie verschwunden sind, so fehlen natürlich die Stangen, die die größte Dauer erreichen, in der Statistik, und man erhält zu niedrige Zahlen. Um also zuverlässige Zahlen zu bekommen, muß man stets warten, bis eine größere Anzahl Jahrgänge ganz verschwunden ist, und dafür das Mittel berechnen. Das dauert aber sehr lange Zeit, während uns daran liegt, auch jetzt schon einigermaßen zuverlässige Zahlen zu gewinnen. Nun ist die Statistik nur in den ersten Jahren bis 1883 so geführt worden. Von da ab sind die gesamten Abgänge jedes Jahres zugrunde gelegt, und für sie ist das Mittel gezogen. Dieses wächst von Jahr zu Jahr, und es lag nahe, in diesem Wachsen einen Ausdruck jener oben genannten Fortschritte zu sehen. Das würde aber zu den größten Fehlern führen. Welchen Einfluß die verschiedenen Fälle der Praxis haben, möge im folgenden an einem Beispiele gezeigt werden.

Nehmen wir an, daß von heute gesetzten 1000 Stangen (Tafel 1) in jedem Jahre 100 abgängig werden. Dann ist die mittlere Lebensdauer der im ersten Jahre entfernten 1 Jahr, die der letzten 100 Stangen 10 Jahre, das Gesamtmittel berechnet sich auf 5,5 Jahre. Diesem gegenüber sind also die Zahlen der ersten Jahre zu niedrig, die der letzten zu hoch.

Die nämliche Untersuchung soll stattfinden bei Annahme einer regelmäßigen jährlichen Neueinstellung von 1000 Stangen (Tafel 2). Die Zahl der jährlich ausgewechselten Stangen steigt von 100 jährlich um 100 bis auf 1000 und bleibt dann unverändert (Tafel 2, Sp. 2). Das Produkt aus den jährlich ausgewechselten Stangen mit ihrer Lebensdauer ($100 \times 1 + 100 \times 2 + 100 \times 3 +$ usw.), also die Stangenjahre, steigt von 100 bis auf 5500 (Tafel 2, Sp. 3) und bleibt vom zehnten Jahre ab ebenfalls unverändert. Berechnet man nun durch Division von Sp. 3 durch Sp. 2 für die gesamten jährlich ausgewechselten Stangen die mittlere Lebensdauer, so steigt diese in den ersten 10 Jahren von 1 bis auf 5,5 Jahre, um dann dauernd 5,5 Jahre zu bleiben (Fig. 1, Kurve 1, und Tafel 2, Sp. 6). Da 5,5 Jahre aber das wirkliche mittlere Alter der Stangen unter den gemachten Annahmen war, so würde von da ab das mittlere Alter der Auswechslungen mit diesem zusammenfallen. Addiert man nun die Zahlen der jährlichen Auswechslungen (Tafel 2, Sp. 4) und die Zahlen der

## Tafel 1.

| Jahrgangsnummer | Zahl der jährlich ausgewechselten Stangen | Summe der Stangenjahre der in jedem Jahre ausgewechselten Stangen | Summe der bis zu jedem Jahre ausgewechselten Stangen (gleich Integral der Sp. 2) | Summe der Stangenjahre der bis zu jedem Jahre vom Jahrgang 1 an ausgewechselten Stangen (gleich Integral der Sp. 3) | Mittlere Dauer der in jedem Jahre ausgewechselten Stangen in Jahren (Sp. 3 : Sp. 2) | Mittlere Dauer aller bis zu dem betreffenden Jahre ausgewechselten Stangen in Jahren (Sp. 5 : Sp. 4) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | 100 | 100 | 100 | 100 | 1 | 1 |
| 2 | 100 | 200 | 200 | 300 | 2 | 1,5 |
| 3 | 100 | 300 | 300 | 600 | 3 | 2 |
| 4 | 100 | 400 | 400 | 1 000 | 4 | 2,5 |
| 5 | 100 | 500 | 500 | 1 500 | 5 | 3 |
| 6 | 100 | 600 | 600 | 2 100 | 6 | 3,5 |
| 7 | 100 | 700 | 700 | 2 800 | 7 | 4 |
| 8 | 100 | 800 | 800 | 3 600 | 8 | 4,5 |
| 9 | 100 | 900 | 900 | 4 500 | 9 | 5 |
| 10 | 100 | 1 000 | 1 000 | 5 500 | 10 | 5,5 |
| Zus. | 1 000 | 5 500 | | | Gesamtmittel.... | 5,5. |

## Tafel 2.

| Jahrgangsnummer | Zahl der jährlich ausgewechselten Stangen | Summe der Stangenjahre der in jedem Jahre ausgewechselten Stangen | Summe der bis zu jedem Jahre ausgewechselten Stangen (gleich Integral der Sp. 2) | Summe der Stangenjahre der bis zu jedem Jahre vom Jahrgang 1 an ausgewechselten Stangen (gleich Integral der Sp. 3) | Mittlere Dauer der in jedem Jahre ausgewechselten Stangen in Jahren (Sp. 3 : Sp. 2) | Mittlere Dauer aller bis zu dem betreffenden Jahre ausgewechselten Stangen in Jahren (Sp. 5 : Sp. 4) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | 100 | 100 | 100 | 100 | 1 | 1 |
| 2 | 200 | 300 | 300 | 400 | 1,5 | 1,33 |
| 3 | 300 | 600 | 600 | 1 000 | 2 | 1,67 |
| 4 | 400 | 1 000 | 1 000 | 2 000 | 2,5 | 2,00 |
| 5 | 500 | 1 500 | 1 500 | 3 500 | 3 | 2,33 |
| 6 | 600 | 2 100 | 2 100 | 5 600 | 3,5 | 2,67 |
| 7 | 700 | 2 800 | 2 800 | 8 400 | 4 | 3,00 |
| 8 | 800 | 3 600 | 3 600 | 12 000 | 4,5 | 3,33 |
| 9 | 900 | 4 500 | 4 500 | 16 500 | 5 | 3,67 |
| 10 | 1 000 | 5 500 | 5 500 | 22 000 | 5,5 | 4,00 |
| 11 | 1 000 | 5 500 | 6 500 | 27 500 | 5,5 | 4,23 |
| 12 | 1 000 | 5 500 | 7 500 | 33 000 | 5,5 | 4,40 |
| 13 | 1 000 | 5 500 | 8 500 | 38 500 | 5,5 | 4,53 |
| 14 | 1 000 | 5 500 | 9 500 | 44 000 | 5,5 | 4,63 |
| 15 | 1 000 | 5 500 | 10 500 | 49 500 | 5,5 | 4,71 |
| 16 | 1 000 | 5 500 | 11 500 | 55 000 | 5,5 | 4,78 |
| 17 | 1 000 | 5 500 | 12 500 | 60 500 | 5,5 | 4,84 |
| 18 | 1 000 | 5 500 | 13 500 | 66 000 | 5,5 | 4,59 |
| 19 | 1 000 | 5 500 | 14 500 | 71 500 | 5,5 | 4,93 |
| 20 | 1 000 | 5 500 | 15 500 | 77 000 | 5,5 | 4,97 |
| 21 | 1 000 | 5 500 | 16 500 | 82 500 | 5,5 | 5,00 |
| 22 | 1 000 | 5 500 | 17 500 | 88 000 | 5,5 | 5,03 |
| 23 | 1 000 | 5 500 | 18 500 | 93 500 | 5,5 | 5,06. |

Stangenjahre (Tafel 2, Sp. 5) und ermittelt (durch Division von Sp. 5 durch 4) das mittlere Alter aller bis zu den einzelnen Jahren entfernten Stangen, so erhält man die Zahlen in Sp. 7 der Tafel 2 und mit ihr die Kurve 2 (Fig. 1). Auf diese Weise sind auch die Schlußergebnisse der großen Christianischen Statistik gewonnen worden. Wie aus der Figur ersichtlich ist, bleibt diese Kurve stets unter der Linie des mittleren Alters und nähert sich ihr asymptotisch erst im Unendlichen.

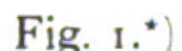


Fig. 1.*)



Nun finden aber die Auswechslungen nicht gleichförmig statt, wie angenommen, sondern etwa so, daß vom ersten Jahre ab bis zum mittleren Alter jährlich steigende und von da ab wieder fallende Mengen abgängig werden. Für die Berechnung der Tafeln 3 und 4 wurde daher angenommen, daß

*) In den Kurven der Fig. 1 sind die Ergebnisse der Tafel 2 im Maßstabe 10 : 5,5 aufgetragen, um sie mit den Ergebnissen von Tafel 3 und 4 vergleichen zu können.

**Tafel 3.**

| Jahrgangsnummer | Zahl der jährlich ausgewechselten Stangen | Summe der Stangenjahre der in jedem Jahre ausgewechselten Stangen | Summe der bis zu jedem Jahre ausgewechselten Stangen (gleich Integral der Sp. 2) | Summe der Stangenjahre der bis zu jedem Jahre vom Jahrgang 1 an ausgewechselten Stangen (gleich Integral der Sp. 3) | Mittlere Dauer der in jedem Jahre ausgewechselten Stangen in Jahren (Sp. 3 : Sp. 2) | Mittlere Dauer aller bis zu dem betreffenden Jahre ausgewechselten Stangen in Jahren (Sp. 5 : Sp. 4) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | 10 | 10 | 10 | 10 | 1 | 1,00 |
| 2 | 20 | 40 | 30 | 50 | 2 | 1,67 |
| 3 | 30 | 90 | 60 | 140 | 3 | 2,33 |
| 4 | 40 | 160 | 100 | 300 | 4 | 3,00 |
| 5 | 50 | 250 | 150 | 550 | 5 | 3,67 |
| 6 | 60 | 360 | 210 | 910 | 6 | 4,33 |
| 7 | 70 | 490 | 280 | 1 400 | 7 | 5,00 |
| 8 | 80 | 640 | 360 | 2 040 | 8 | 5,66 |
| 9 | 90 | 810 | 450 | 2 850 | 9 | 6,33 |
| 10 | 100 | 1 000 | 550 | 3 850 | 10 | 7,00 |
| 11 | 90 | 990 | 640 | 4 840 | 11 | 7,56 |
| 12 | 80 | 960 | 720 | 5 800 | 12 | 8,06 |
| 13 | 70 | 910 | 790 | 6 710 | 13 | 8,49 |
| 14 | 60 | 840 | 850 | 7 550 | 14 | 8,88 |
| 15 | 50 | 750 | 900 | 8 300 | 15 | 9,11 |
| 16 | 40 | 640 | 940 | 8 940 | 16 | 9,51 |
| 17 | 30 | 510 | 970 | 9 450 | 17 | 9,74 |
| 18 | 20 | 360 | 990 | 9 810 | 18 | 9,91 |
| 19 | 10 | 190 | 1 000 | 10 000 | 19 | 10,00 |
| Zus. | 1 000 | 10 000 | | | Gesamtmittel... | 10. |

von 1000 Stück eingesetzten im ersten Jahre 10, im zweiten 20, im dritten 30 usw., im zehnten 100, im elften 90, bis zum Schlusse im neunzehnten Jahre 10 entfernt werden (Sp. 2 in Tafel 3 und Tafel 4). Die mittlere Dauer einer Generation ergibt sich hierfür zu 10 Jahren. Die mittlere Dauer der jährlichen Auswechslung erreicht diese Zahl im zwanzigsten Jahre, d. h. in einer Zeit gleich der doppelten mittleren Dauer (Tafel 4, Sp. 6, und Fig. 1, Kurve 3). Dagegen hat die mittlere Dauer der gesamten bis zu einer Zeit ausgewechselten Stangen selbst im sechsundzwanzigsten Jahre erst 9 erreicht (Tafel 4, Sp. 7, und Fig. 1, Kurve 4), bleibt also bedeutend unter dem wirklichen Mittel zurück.

Ferner sei das Verhältnis des Alters der jährlichen Auswechslungen noch für einige häufig vorkommende Fälle untersucht.

Wenn jährlich nicht gleiche Mengen von 1000 Stück, sondern stets mehr Stangen eingesetzt werden, z. B. im ersten Jahre 1000, im zweiten 2000, im dritten 3000 usw., so steigt die Kurve sehr viel langsamer als sonst und fällt erst im Unendlichen mit der Zehnjahrlinie zusammen. Je geringer die Zunahme ist, desto näher liegt natürlich die Kurve an der für gleichmäßige Einstellung (Fig. 1, Kurve 3). Folgt eine solche zunehmende Einstellung (z. B. 1000 — 1100 — 1200 — 1300) auf einen längeren Abschnitt gleichmäßiger Einstellung, so sinkt das Alter zunächst, um dann allmählich wieder nach dem Gesetze für zunehmende Einstellung langsam zu steigen (Fig. 1, Kurve *a*).

**Tafel 4.**

| Jahrgangsnummer | Zahl der jährlich ausgewechselten Stangen | Summe der Stangenjahre der in jedem Jahre ausgewechselten Stangen | Summe der bis zu jedem Jahre ausgewechselten Stangen (gleich Integral der Sp. 2) | Summe der Stangenjahre der bis zu jedem Jahre vom Jahrgang 1 an ausgewechselten Stangen (gleich Integral der Sp. 3) | Mittlere Dauer der in jedem Jahre ausgewechselten Stangen in Jahren (Sp. 3 : Sp. 2) | Mittlere Dauer aller bis zu dem betreffenden Jahre ausgewechselten Stangen in Jahren (Sp. 5 : Sp. 4) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | 10 | 10 | 10 | 10 | 1 | 1,0 |
| 2 | 30 | 50 | 40 | 60 | 1,67 | 1,5 |
| 3 | 60 | 140 | 100 | 200 | 2,33 | 2,0 |
| 4 | 100 | 300 | 200 | 500 | 3,00 | 2,5 |
| 5 | 150 | 550 | 350 | 1 050 | 3,67 | 3,0 |
| 6 | 210 | 910 | 560 | 1 960 | 4,33 | 3,5 |
| 7 | 280 | 1 400 | 840 | 3 360 | 5,00 | 4,0 |
| 8 | 360 | 2 040 | 1 200 | 5 400 | 5,67 | 4,5 |
| 9 | 450 | 2 850 | 1 650 | 8 250 | 6,33 | 5,0 |
| 10 | 550 | 3 850 | 2 200 | 12 100 | 7,00 | 5,5 |
| 11 | 640 | 4 840 | 2 840 | 16 940 | 7,56 | 5,97 |
| 12 | 720 | 5 800 | 3 560 | 22 740 | 8,06 | 6,39 |
| 13 | 790 | 6 710 | 4 350 | 29 450 | 8,49 | 6,77 |
| 14 | 850 | 7 550 | 5 200 | 37 000 | 8,88 | 7,12 |
| 15 | 900 | 8 300 | 6 100 | 45 300 | 9,22 | 7,43 |
| 16 | 940 | 8 940 | 7 040 | 54 240 | 9,51 | 7,70 |
| 17 | 970 | 9 450 | 8 010 | 63 690 | 9,74 | 7,95 |
| 18 | 990 | 9 810 | 9 000 | 73 500 | 9,91 | 8,17 |
| 19 | 1 000 | 10 000 | 10 000 | 83 500 | 10,00 | 8,35 |
| 20 | 1 000 | 10 000 | 11 000 | 93 500 | 10,00 | 8,50 |
| 21 | 1 000 | 10 000 | 12 000 | 103 500 | 10,00 | 8,63 |
| 22 | 1 000 | 10 000 | 13 000 | 113 500 | 10,00 | 8,73 |
| 23 | 1 000 | 10 000 | 14 000 | 123 500 | 10,00 | 8,82 |
| 24 | 1 000 | 10 000 | 15 000 | 133 500 | 10,00 | 8,90 |
| 25 | 1 000 | 10 000 | 16 000 | 143 500 | 10,00 | 8,97 |
| 26 | 1 000 | 10 000 | 17 000 | 153 500 | 10,00 | 9,03 |
| 27 | 1 000 | 10 000 | 18 000 | 163 500 | 10,00 | 9,08 |
| 28 | 1 000 | 10 000 | 19 000 | 173 500 | 10,00 | 9,13 |
| 29 | 1 000 | 10 000 | 20 000 | 183 500 | 10,00 | 9,17 |
| 30 | 1 000 | 10 000 | 21 000 | 193 500 | 10,00 | 9,22. |

Schließlich sei angenommen, daß plötzlich für 10 Jahre mit Neueinstellungen aufgehört wurde. Die Kurve steigt zunächst langsam, dann schneller (Fig. 1, Kurve *b*) bis auf $1^1/_3$ des ursprünglichen Wertes. Der Einfluß der über den Durchschnitt alten Stangen macht sich danach geltend. Ein Wiederbeginn der Einstellungen läßt die Kurve (Fig. 1, Kurve *c*) erst allmählich, dann steiler bis weit unter den Durchschnitt fallen; von da ab steigt sie dann wieder, wenn die Gesamtheit der früheren Stangen verschwunden ist, nach den für die Art der Neueinstellung geltenden Gesetzen (bei jährlicher Einstellung von 1000 Stück parallel mit Kurve 3). Kurve *d* zeigt dasselbe für eine jährliche Neueinstellung im fünffachen Umfange der früheren.

Tatsächlich sind nun alle diese Fälle bunt durcheinander vorgekommen und haben das Bild sehr verwickelt gestaltet. Dazu kommt noch, daß das Holzmaterial in den einzelnen Jahrgängen hinsichtlich Güte und Stärke

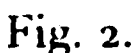
**Tafel 5.**

| Jahrgang | I. Kupfervitriol | | | | II. Zinkchlorid | | III. Sublimat | | IV. Teeröl | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Zahl der ausgewechselten Stangen | Zahl der Stangenjahre | Mittleres Alter | Alter über 5 Jahre im Mittel | Mittleres Alter | Alter über 5 Jahre im Mittel | Mittleres Alter | Alter über 5 Jahre im Mittel | Mittleres Alter | Alter über 5 Jahre im Mittel |
| | | | Jahre | | Jahre | | Jahre | | Jahre | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 1883 | 8 400 | 84 380 | 10,0 | — | 14,8 | 14,8 | 9,8 | — | 15,5 | — |
| 1884 | 11 117 | 107 629 | 9,7 | — | 16,0 | 15,6 | 9,5 | 9,5 | 16,7 | — |
| 1885 | 13 252 | 132 977 | 10,1 | 9,7 | 16,0 | 16,1 | 9,2 | 9,7 | 15,6 | 17,2 |
| 1886 | 14 306 | 134 810 | 9,4 | 9,6 | 16,8 | 16,2 | 9,7 | 9,8 | 18,8 | 18,3 |
| 1887 | 18 329 | 170 741 | 9,4 | 9,6 | 16,8 | 16,5 | 10,2 | 10,2 | 19,5 | 19,4 |
| 1888 | 20 373 | 194 833 | 9,6 | 9,7 | 15,5 | 16,8 | 10,3 | 10,3 | 21,1 | 20,9 |
| 1889 | 21 698 | 264 512 | 12,4 | 9,9 | 17,6 | 17,2 | 11,5 | 11,4 | 21,8 | 22,1 |
| 1890 | 23 294 | 234 423 | 10,1 | 10,1 | 17,2 | 17,8 | 12,3 | 11,9 | 23,3 | 23,1 |
| 1891 | 24 531 | 255 500 | 10,4 | 10,4 | 18,4 | 18,3 | 12,5 | 12,4 | 24,6 | 24,2 |
| 1892 | 25 562 | 277 233 | 10,8 | 10,6 | 19,0 | 19,0 | 12,8 | 13,0 | 24,6 | 25,3 |
| 1893 | 25 161 | 276 118 | 11,0 | 10,8 | 20,5 | 19,1 | 13,1 | 13,5 | 26,3 | 26,1 |
| 1894 | 34 006 | 362 118 | 10,6 | 11,0 | 19,8 | 19,2 | 14,2 | 14,1 | 26,7 | 26,6 |
| 1895 | 34 756 | 382 961 | 11,0 | 11,1 | 20,3 | 19,2 | 14,8 | 15,2 | 28,0 | 27,3 |
| 1896 | 39 221 | 452 301 | 11,5 | 11,5 | 18,2 | 19,4 | 15,6 | 15,7 | 27,3 | 27,7 |
| 1897 | 34 970 | 407 842 | 11,6 | 11,9 | 18,3 | 19,1 | 16,1 | 16,6 | 28,0 | 27,7 |
| 1898 | 35 524 | 449 908 | 12,6 | 12,2 | 18,5 | 19,0 | 18,0 | 17,3 | 28,5 | 27,5 |
| 1899 | 28 169 | 358 824 | 12,7 | 12,6 | 19,9 | 19,1 | 18,4 | 18,0 | 26,5 | 27,0 |
| 1900 | 34 433 | 439 912 | 12,8 | 13,2 | 18,6 | 19,0 | 18,4 | 18,7 | 27,0 | 27,1 |
| 1901 | 40 488 | 547 322 | 13,5 | 13,6 | 19,5 | 19,0 | 19,3 | 19,2 | 25,2 | 28,0 |
| 1902 | 47 045 | 674 347 | 14,3 | 14,0 | 20,5 | 19,2 | 19,4 | — | 28,3 | 27,6 |
| 1903 | 50 808 | 753 983 | 14,8 | — | 17,6 | — | 19,6 | — | 29,2 | —. |

sehr verschieden ist, was die Ergebnisse allerdings nicht so sehr beeinflussen dürfte, da das Alter jedes Jahres aus dem fünfjährigen Durchschnitte genommen wurde, wie später näher erklärt werden wird. Trotz aller dieser Umstände ist es möglich, zu einigermaßen zuverlässigen Ergebnissen zu gelangen, wenn man nur alle in der Statistik sonst noch gebotenen Hilfen benutzt und in richtiger Weise mit den obigen theoretischen, auf willkürlichen Annahmen aufgebauten Betrachtungen vereinigt.

Aus der Statistik von 1858 bis 1880 hatte sich eine mittlere Dauer von 9,2 Jahren für Sublimat, von 9,7 für Kupfervitriol, von 9,0 für Zinkchlorid und von 10,7 Jahren für Teeröl ergeben. Von da ab verzeichnet die Statistik die jährlichen Auswechslungen. Da die über 20 Jahre alten Stangen in den Listen nur mit 20 Jahren angesetzt worden sind, so mußte hier eine Berichtigung eintreten. Es wurde angenommen, daß die höchste Lebensdauer etwa das Doppelte der mittleren ist, d. h. für Zinkchlorid 24, für Kupfervitriol 28, für Sublimat 34 und für Teeröl 40 Jahre. Da das zwanzigste Jahr schon allgemein jenseits der mittleren Dauer liegt, so ist zu erwarten, daß von da ab die Zahl der Auswechslungen bis zum Schlusse jährlich abnimmt. Die mittlere Dauer der über 20 Jahre alten wird also (nach der Formel, daß der Inhalt eines Dreiecks gleich der Grundfläche mal

der halben Höhe ist) in der Mitte zwischen 20 Jahren und dem Höchstalter liegen, würde also betragen für Zinkchlorid 22, für Kupfervitriol 24, für Sublimat 27, für Teeröl 30 Jahre. Hiernach wurde nun die Tafel II der Christianischen Statistik berichtigt und danach die mittlere Dauer der jährlichen Auswechslungen berechnet — in der Christianischen Statistik ist diese


Fig. 2.



Berichtigung mit etwas anderen Zahlen und erst für das Gesamtergebnis vorgenommen worden — (Tafel 5, Sp. 4, 6, 8 und 10). Die Werte der Sp. 5, 7, 9 und 11 stellen eine Umrechnung der vorigen dar, die nur den Zweck hat, eine Gesetzmäßigkeit klarer hervortreten zu lassen und abweichende Ergebnisse einzelner Jahre durch die benachbarten Jahre auszugleichen. Als Durchschnittsalter eines Jahres wurde stets das Alter der fünf benachbarten

ermittelt, z. B. für 1890 das Mittel aus 1888 bis 1892, für 1891 das Mittel aus 1889 bis 1893 usw. Beim Auftragen der erhaltenen Werte in den Kurven der Fig. 2 zeigt sich nun eine überraschende Ähnlichkeit mit den Kurven der theoretischen Betrachtung, besonders mit Kurve 3 in Fig. 1. Um nun noch deutlicher zu zeigen, daß dieses Anwachsen keinesfalls auf verbesserte Zubereitungsverfahren, sondern fast nur auf die Art der Statistik zurückzuführen ist, wurde mit Sublimat und Teeröl eine Gegenrechnung gemacht. Tatsächlich wäre die zum Teil ganz außerordentliche Steigerung auch gar nicht durch Verbesserungen zu erklären, die doch meistens nur die Arbeitsweise, aber nicht das Wesen der Tränkung selbst betroffen haben. Für Sublimat wurde nun die mittlere Dauer von 16,5 Jahren zugrunde gelegt und eine bis zum 16,5. Jahre regelmäßig jährlich steigende und dann bis zum 33. Jahre fallende Auswechslung angenommen, für Teeröl entsprechend 22 Jahre mittlerer Dauer. Danach wurden auf Grund der Liste der jährlichen wirklichen Neueinstellungen die gesamten Abgänge der einzelnen Jahre und ihre mittlere Lebensdauer ermittelt. Wie die Kurve 3*a* zeigt, fällt diese fast genau mit der Kurve der wirklichen Dauer zusammen, läuft nur etwas gestreckter. Es läßt sich demnach fast mit Bestimmtheit behaupten, daß das angenommene Alter von 16,5 Jahren für Sublimat der Wirklichkeit sehr nahe kommt, und daß das Ansteigen der Kurve fast ausschließlich auf der Art der Statistik beruht; genau ebenso ist es mit Teeröl.

Hinsichtlich der einzelnen Verfahren ergibt sich nun folgendes.

1. Tränkung mit Kupfervitriol. Von 1880 ab ständig Neueinstellungen, bis 1886 wachsend, dann gleichbleibend und von 1896 wieder wachsend. Nach dem theoretischen Beispiele wäre daraus zu folgern, daß die Kurve der mittleren Lebensdauer zuerst langsam, dann schneller und hernach wieder langsam steigen müßte, was tatsächlich auch der Fall ist. Den Wert der mittleren Dauer kann sie noch nicht überschritten haben, muß ihm aber bei der langen Zeit schon sehr nahe gekommen sein. Man kann demnach wohl ohne große Fehler den Endwert der Kurve, 14,5 Jahre, als das Wahrscheinlichste annehmen.

2. Tränkung mit Zinkchlorid. Seit 1874 ist so gut wie nichts mehr eingestellt worden. Die Kurve ist stetig im Wachsen bis 1894. Das Gleichbleiben seitdem ist wohl auf eine geringe Neueinstellung in diesem Jahre zurückzuführen. Immerhin ist es auch hier möglich, zu einem einigermaßen genauen Ergebnisse zu kommen, wenn man bedenkt, daß Ende 1883 gegenüber 172 822 ausgewechselten Stangen nur noch 11 700 in den Linien standen. Nimmt man diese Stangen mit dem jedenfalls nicht zu niedrigen Satze von 30 Jahren an, so ergibt sich folgendes:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 172 822 | Stangen mit | 2 018 675 | Jahren, Mittel | 11,8 | Jahre, |
| + | 11 700 | - - | 189 200 | - - | 30,0 | - |
| zusammen | 184 522 | Stangen mit | 2 207 875 | Jahren, Mittel | 12,0 | Jahre. |

Das bisherige Ergebnis wird also durch den Rest kaum noch geändert (40 Jahre für den Rest würden 12,2 für alles ergeben).

3. Tränkung mit Sublimat. Einstellungen haben bis 1890 ziemlich regelmäßig stattgefunden, dann für etwa 8 Jahre keine. Unter Annahme einer mittleren Dauer von 16 Jahren, die das Doppelte dieser 8 Jahre ist, würde nach Kurve *b*, Fig. 1, ein Anwachsen um etwa 15 v. H. erfolgen. Da nun das Schlußalter 19,2 Jahre ist, so sind hiervon 15 v. H. in Abzug

zu bringen, was 16,5 Jahre ergibt. Die mit dieser Annahme ausgeführte Kontrollrechnung liefert, wie oben gesagt, mit der Wirklichkeit sehr gut übereinstimmende Ergebnisse.

4. Tränkung mit Teeröl. Von 1877 bis 1898 kamen keine nennenswerten Einstellungen vor. Entsprechend der Berechnung für die mit Sublimat behandelten Stangen und unter Annahme einer mittleren Dauer von 20 Jahren würde nach Kurve *b* ein Anwachsen von 20 auf 27,4 Jahre stattfinden (10 auf 13,7 in der theoretischen Rechnung). Da das Endalter etwa 27,5 Jahre ist, so würden, wenn man rückwärts rechnet, 20,0 Jahre dem gesuchten Werte entsprechen. Nun war bis zum Jahre 1903 das Mittel der Stangen 19,10 Jahre (bei Einsetzung der über 20 Jahre alten Stangen mit einem Mittel von 31 Jahren). Unter diesen Wert kann das Gesamtmittel nicht hinuntergehen. Wenn man nun berücksichtigt, daß Ende des Jahres 1898 nur noch 81 306 Teerölstangen (von denen nach dem Verhältnisse der Angaben im Archiv 1905, S. 509, noch etwa 40 000 wegen Fäulnis abgingen) in den Linien standen, während 83 630 schon ausgewechselt waren, so ist es wohl angängig, auch hier wie bei den mit Zinkchlorid zubereiteten Stangen zu verfahren. Die Dauer der im Jahre 1898 noch stehenden Stangen sei mit 30 Jahren angenommen; dann würde sich für 1898 ergeben:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 74 154 | Stangen mit | 1 339 535 | Stangenjahren, | Mittel 18,0 | Jahre, |
| + | 40 000 | - - | 1 200 000 | - - | 30,0 | - |
| zusammen | 114 154 | Stangen mit | 2 539 535 | Stangenjahren, | Mittel 22,3 | Jahre. |

Dieser Wert liegt sehr nahe bei dem oben auf andere Art ermittelten, und die Gegenrechnung mit 22 Jahren ergibt eine fast völlige Übereinstimmung mit der wirklichen Kurve für Teeröl, sogar mit dem eigenartigen Verlauf im oberen rechten Ende. Als Schlußergebnis dieser Betrachtung hätten wir demnach für die mittlere Lebensdauer der Stangen folgende Werte erhalten:

1. mit Zinkchlorid behandelte Stangen ........................ 12,1 Jahre,
2. - Kupfervitriol (Boucherie) behandelte Stangen ........... 14,5 -
3. - Sublimat (Kyan) behandelte Stangen ................. 16,5 -
4. - Teeröl behandelte Stangen ............................ 22,3 - .

---

## Das schweizerische Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1909.*)

Von H. Klär, Ober-Postinspektor in Berlin.

Die Zahl der schweizerischen Postämter hat im abgelaufenen Jahre eine starke Zunahme erfahren. Sie belief sich Ende 1909 auf 1950, 127 mehr als im Vorjahre. Die Gesamtzahl der schweizerischen Postdienststellen betrug einschließlich der 14 Agenturen im Auslande Ende 1909 3928 (darunter 1964 Postablagen). Von den Postämtern gehörten an:

*) Unter Mitbenutzung des Berichts des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements über seine Geschäftsführung im Jahre 1909.



| | |
|---|---|
| der I. Klasse (Sitz der Kreispostdirektionen)............ | 11, |
| den Zweigämtern.......................................... | 84, |
| der II. Klasse (Ämter mit mehreren Beamten).......... | 224, |
| der III. Klasse (übrige Ämter) ......................... | 1 631 |
| zusammen.... | 1 950. |

Von den Dienststellen befanden sich 1344 Postämter und 1213 Postablagen in der deutschen, 497 Postämter und 519 Postablagen in der französischen und 109 Postämter und 232 Postablagen in der italienischen Schweiz.

Am 1. April 1909 haben die Erneuerungswahlen der Postbeamten stattgefunden. Von den rund 4500 Beamten, deren Amtsdauer abgelaufen war, konnten neun wegen vorgekommener Unregelmäßigkeiten nicht wiedergewählt werden. 34 Beamte wurden nur einstweilig in ihrer Stellung bestätigt und 50 in der einstweiligen Stellung, in der sie sich schon befanden, belassen. Unter diesen 84 Beamten waren 44 teilweise oder gänzlich dienstunfähig. Die Gesamtzahl des festangestellten Postpersonals belief sich Ende 1909 auf 13 021 Beamte und Angestellte gegenüber 12 652 im Vorjahre.

Hiervon waren beschäftigt

| | | darunter weibliche |
|---|---|---|
| bei der Zentralverwaltung............ | 125 | — |
| bei den Kreisverwaltungen........... | 423 | 26 |
| im Betriebsdienste: | | |
| bei den Ämtern I. Klasse............ | 3 923 | 30 |
| bei den Ämtern II. Klasse........... | 3 312 | 41 |
| bei den Ämtern III. Klasse (einschließlich der Ablagen) .................... | 5 055 | 1 124 |
| bei den Agenturen................. | 35 | 1 |
| als Kondukteure.................... | 148 | — |

9020 Beamte und Angestellte gehörten dem deutschen, 3303 dem französischen und 698 dem italienischen Sprachstamm an.

Für Besoldungserhöhungen infolge der am 1. April 1909 vorgenommenen allgemeinen ordentlichen Besoldungsrevision sind im Rechnungsjahr aufgewendet worden 1 376 325 frcs und für die auf Grund der Novelle zum Besoldungsgesetze vom 24. Juni 1909 bewilligten Besoldungszulagen 2 531 132 frcs. Außerdem wurden am 1. Januar 1909 die dem Bahnpostpersonal beim Übernachten an Unterwegsorten zukommenden Nachtlagerentschädigungen von 1,50 frcs auf 2,50 frcs für Beamte und von 1,50 frcs auf 2 frcs für die Angestellten erhöht.

Der Verband der schweizerischen Postillione hat auch im Berichtsjahre neue Wünsche und Forderungen bei der Zentralverwaltung vorgebracht. Er verlangt für Postillione u. a. eine Lohnerhöhung von 20 frcs monatlich, wobei der Mindestsatz der Löhnung auf 120 frcs ohne Kost und auf 70 frcs mit Kost und Verpflegung anzusetzen wäre. Die Lohnstufen sollen so bemessen werden, daß der Höchstsatz in wenigen Jahren erreicht werden kann. Die Entlohnung der Postillione soll ferner künftig durch die Postverwaltung und nicht mehr durch die Postpferdehalter erfolgen. Diese sollen verpflichtet werden, keine Ausländer mehr als Postillione anzustellen.

Der Berichterstatter des Ständerats hatte bei der Beratung der Staatsrechnung für 1908 bei den Ausgaben für das Postpersonal die Bemerkung

gemacht, daß das Anwachsen des Personals nicht gleichen Schritt zu halten brauche mit der Zunahme der Zahl der einzelnen Beförderungsgegenstände des Postverkehrs. Die Kommission des Rates hatte daraufhin die Erwartung ausgesprochen, daß die Postverwaltung mit der Einstellung von Personal sparsam zu Werke gehen werde. Nach den Aufzeichnungen der Ober-Postdirektion entfielen von den bearbeiteten Postsendungen auf einen Beamten oder Angestellten jährlich

| | 1895 | 1900 | 1905 | 1908 | 1909 |
|---|---|---|---|---|---|
| Briefpostgegenstände | 34 049 | 51 286 | 57 785 | 58 905 | 59 146 |
| Zeitungen | 20 393 | 22 800 | 24 958 | 26 915 | 26 798 |
| Nachnahmen | 1 169 | 1 614 | 1 739 | 1 795 | 1 816 |
| Postanweisungen | 1 063 | 1 345 | 1 564 | 1 382 | 1 308 |
| Postschecks | — | — | — | 521 | 697 |
| Postaufträge | 133 | 212 | 266 | 349 | 362 |
| Pakete | 3 680 | 4 065 | 4 491 | 4 635 | 4 719 |
| Kassenumsatz frcs | 223 276 | 264 570 | 292 516 | 373 062 | 384 137. |

Hiernach hat die Vermehrung des Personals keineswegs gleichen Schritt gehalten mit der Zunahme der Zahl der beförderten Gegenstände, sondern sie ist bedeutend hinter ihr zurückgeblieben. Bei der Beurteilung der vorstehenden Zahlen und der angeführten Kommissionsanregung kommt außerdem noch in Betracht, daß infolge des Inkrafttretens des Arbeitgesetzes eine erhebliche Vermehrung des Personals nötig wurde, der eine Verkehrszunahme nicht gegenüberstand.

Im Jahre 1909 wurden im ganzen 6003 Revisionen des Betriebs durch Beamte der Ober-Postdirektion und der Kreis-Postdirektionen vorgenommen.

Im Berichtsjahre sind drei neue Fahrbotenkurse und 29 neue Postkurse eingerichtet worden, von denen 20 auf Strecken entfallen, die vorher von Postwagen noch nicht befahren worden waren. Verbessert worden ist der Postkursbetrieb durch Vermehrung der Fahrten, Einstellung größerer Wagen, Ausdehnung der Kursdauer, Vermehrung der Beiwagen usw. Die steigende Zunahme des Paketverkehrs erforderte eine weitere Vermehrung des Bestell- und Bahnhofwagenparkes in den Städten und größeren Ortschaften. Sieben Postkurse mußten infolge von Kursänderungen und der Eröffnung von Eisenbahnstrecken aufgehoben werden. U. a. wurde aus Anlaß der Eröffnung des Betriebs der Eisenbahn Davos-Filisur am 1. Juli 1909 der Landpostverkehr auf der »Landwasser-Linie« zwischen Davos und Alvaneubad eingestellt; auch konnte der Winterpostverkehr — vom 1. Oktober bis zum 31. Mai — auf der »Flüela-Linie« zwischen Davos und Süs abgeschafft werden.

Die im Jahre 1906 begonnenen Versuche mit der Verwendung von Kraftfahrzeugen im Postbetriebe sind im Berichtsjahre weiter fortgesetzt

worden. Angesichts des ungünstigen finanziellen Ergebnisses sah sich die Postverwaltung jedoch veranlaßt, die Personenbeförderung durch Kraftomnibusse auf einer Kursstrecke einzustellen und zum billigeren Pferdebetriebe zurückzukehren.

Die Kraftwagenbahnhoffahrten in Zürich lieferten im ganzen ein befriedigendes Betriebsergebnis. Es besteht indes die Absicht, den eigenen Betrieb wegen der hohen Unterhaltungs- usw. Kosten aufzugeben und die Fuhrleistung im Wege der öffentlichen Ausschreibung zu verdingen, wobei die im Besitze der Postverwaltung befindlichen Wagen von dem Betriebsunternehmer übernommen werden müßten. Die Zahl der Kraftwagenunternehmungen, denen die Besorgung des Postdienstes übertragen worden ist, hat gegenüber dem Vorjahre keine Änderung erfahren.

Der Postbeförderungsdienst auf Eisenbahnen ist im Berichtsjahre nach Möglichkeit verbessert worden. Zur Verminderung des Schreibwerks wird der Postbetrieb auf Eisenbahnen, namentlich bei Fahrplanänderungen usw., nunmehr zum Teil durch mündliche Verhandlungen und nicht mehr ausschließlich auf schriftlichem Wege geregelt. Ferner sind acht neue Bahnpostwagen mit geschlossenem Seitengang, eingebauter Plattform und Faltenbälgen beschafft worden, die in ihren Einrichtungen mehrfach von den übrigen Bahnpostwagen abweichen. Um die geordnete Abwicklung des Dienstbetriebs in den neuen Wagen zu wahren, mußten verschiedene Sicherheitseinrichtungen getroffen werden. Die Türen lassen sich von dem Seitengang aus ohne Postschlüssel nicht öffnen; um von außen Eintritt in den Dienstraum zu erlangen, muß eine neben der Tür angebrachte Signalglocke in Tätigkeit gesetzt werden. Die neuen Wagen sind für die sogenannten D-Züge bestimmt und können dank ihrer Bauart auch zwischen die Personenwagen eingereiht werden, ohne den Verkehr in den Zügen zu stören. Für die Rhätischen Bahnen sind vier zweiachsige Bahnpostwagen beschafft worden. Die Bahnpostwagen haben im Jahre 1909 täglich 63 131 km, d. h. 667 Tageskilometer mehr als 1908 durchlaufen.

Die am Versande frischer Schnittblumen aus Italien beteiligten Geschäftsleute machen seit Jahren große Anstrengungen, möglichst viele Blumensendungen nach Deutschland und weiterhin über die Gotthardlinie befördern zu lassen. Die schweizerische Postverwaltung ist diesen Bemühungen zwar möglichst entgegengekommen; es ist ihr jedoch bisher noch nicht gelungen, eine Verbindung herzustellen, die den Verbindungen über Österreich und Frankreich gleichwertig wäre. Dies hat zur Folge, daß die Blumensendungen zum Nachteil der kürzeren Strecke über die Schweiz den Weg über den Brenner oder über Ventimiglia-Marseille nehmen. Im Hinblick auf den bedeutenden Umfang, den der Blumenverkehr vom Süden nach dem Norden jeden Winter annimmt, sind im Berichtsjahre gemeinsam mit der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen bei den deutschen Bahnen Schritte unternommen worden, um die seit langer Zeit angestrebte brauchbare und wettbewerbsfähige Verbindung herzustellen. Bisher haben diese Bemühungen aber noch keinen Erfolg gehabt

Mit den Postverwaltungen von Frankreich und Großbritannien sind ferner Unterhandlungen eingeleitet worden zwecks Herbeiführung eines regelmäßigen Austausches von Postpaketsendungen im Verkehr mit Italien und darüber hinaus auf dem Wege über die Simplonlinie. Die Beförderungsdauer würde für solche Sendungen gegenüber der bisher ausschließlich benutzten Mont Cenis-Linie wesentlich abgekürzt werden können. Die Unterhandlungen sind indes noch nicht beendet.



Im Berichtsjahre sind in 487 Fällen zusammen 32 646 frcs als Entschädigung für Unfälle im Postbetriebe gezahlt worden. Hiervon betreffen 464 Fälle mit einer Entschädigungsumme von 24 734 frcs das Postpersonal mit Einschluß der Postillione. Für Unfälle anderer Personen wurden in 23 Fällen 7912 frcs bewilligt. Die Zahl der Unfälle hat zwar um 20 gegen das Vorjahr zugenommen, die Ausgaben sind indes um 34 173 frcs gesunken.

Der von der schweizerischen Postverwaltung im abgelaufenen Jahre bewältigte Verkehr zeigt folgende Zahlen:

| | Stück | Wert oder Betrag frcs |
|---|---|---|
| Briefpost: | | |
| Briefe | 172 221 304 | — |
| Postkarten | 97 894 780 | — |
| Drucksachen | 71 894 114 | — |
| Warenmuster | 2 793 444 | — |
| Zeitungen | 176 306 616 | — |
| Geschäftspapiere | 254 139 | — |
| Einschreibsendungen | 7 002 212 | — |
| Postanweisungen: | | |
| Inland | 6 543 487 | 646 807 750 |
| Ausland | 2 735 425 | 135 085 740 |
| Paketpost: | | |
| Inland | 26 671 078 | 1 483 512 246 |
| Ausland | 6 786 842 | 175 743 832 |
| Nachnahmen: | | |
| Inland | 12 133 273 | 85 486 587 |
| Ausland | 750 378 | 14 595 782 |
| Postaufträge: | | |
| Inland | 2 451 101 | 180 549 780 |
| Ausland | 112 184 | 5 017 141 *) |
| Postscheck- und Giroverkehr: | | |
| Gutschriften | 4 514 453 | 1 202 459 493 |
| Lastschriften | 1 095 580 | 1 197 838 878 |
| Zahl der beförderten Reisenden | 1 781 231 | — |

*) Nur die eingegangenen Aufträge.

Die Zahl der Postkarten nimmt andauernd stark zu, was hauptsächlich auf den Mehrversand von Ansichtskarten zurückzuführen ist. Die Zahl der Inlandpostanweisungen hat sich dagegen infolge der erhöhten Inanspruchnahme des Postscheckverkehrs erheblich vermindert.

Ein im März des Berichtsjahrs von der schweizerischen Gesellschaft für Sonntagsheiligung an das Postdepartement gerichtetes Gesuch um weitere Einschränkung des Postdienstes an Sonn- und staatlichen Feiertagen, worin insbesondere Einschränkung des Bestelldienstes und Einführung einer Sonntagsbestellgebühr sowie Einstellung des Postscheckdienstes beantragt wurde, ist abgelehnt worden.

Nachdem im Berichtsjahre sämtliche Freimarken das neue Markenbild erhalten hatten, wurden auch an Stelle der bisherigen Taxmarken, deren Bild seit ihrer Einführung im Jahre 1878 unverändert geblieben war, neue Taxmarken eingeführt. Das neue Markenbild zeigt in der Mitte das eidgenössische Wappen, mit Alpenrosen umgeben. Den Hintergrund bilden Schneeberge, unten in der Mitte ist der Wertbetrag angegeben. Der Druck ist zweifarbig. Um den vielfach geäußerten Wünschen der Markensammler entgegenzukommen, ist den Poststellen allgemein gestattet worden, am Schalter zum Nennwerte verkaufte Freimarken der gegenwärtig gültigen Ausgaben auf Verlangen mit dem Datumstempel, der genau auf den Zeitpunkt des Verkaufs gestellt sein muß, abzustempeln. Im Jahre 1909 sind 1 680 000 Freimarkenheftchen mit 47 916 000 Marken verkauft worden, d. s. gegen das Vorjahr 121 500 Heftchen und 10 512 000 Marken mehr. Im Berichtsjahre wurden 14 v. H. des Gesamtverbrauchs an Freimarken zu 2, 5, 10 und 25 cts in Form von Markenheftchen ausgegeben. Im letzten Viertel des Berichtsjahrs betrug der Erlös an Postwertzeichen rund 700 000 frcs mehr als im Vorjahre, wogegen sich der Mehrerlös für den nämlichen Zeitraum des Jahres 1908 gegenüber 1907 auf nur 285 000 frcs belief.

Das Finanzergebnis der schweizerischen Postverwaltung im Jahre 1909 ist folgendes:

| | |
|---|---|
| Einnahmen | 54 049 707 frcs, |
| Ausgaben | 50 314 648 - |
| mithin Reinertag | 3 735 059 frcs. |
| Hiervon ist indes, wenn die Rechnung ein richtiges Bild ergeben soll, der auch im Jahre 1909 an das Postpersonal gezahlte Betrag der Teuerungszulagen mit | 2 531 132 - |
| abzuziehen. Der wirkliche Reinertrag stellt sich danach auf | 1 203 927 frcs. |

Die sogenannten Teuerungszulagen werden vom Jahre 1910 ab als feste Besoldungsansätze verrechnet werden.

Telegraphie und Fernsprechwesen zeigen trotz der ganz ungewöhnlichen Witterungsverhältnisse des abgelaufenen Jahres, die namentlich den Verkehr während der Reisezeit recht nachteilig beeinflußten, eine günstige Entwicklung. Eine Ausnahme hiervon machen lediglich die Inlandtelegramme, deren Zahl wiederum einen — wenn auch nur unbedeutenden — Rückgang erfahren hat.



Die Telegraphenverwaltung hatte zu verzeichnen

| | |
|---|---|
| an Einnahmen | 14 781 327 frcs. |
| an Ausgaben | 14 438 846 - |
| mithin einen Überschuß von | 342 481 frcs. |

Der Gesamttelegraphenverkehr mit 5 202 967 Telegrammen zeigt gegen das Vorjahr eine Vermehrung um 260 561 Stück oder 5,27 v. H. Anders verhält es sich dagegen mit den Inlandtelegrammen (einschließlich der Phonogramme). Bei einer Gesamtzahl von 1 557 450 Stück ergibt sich gegenüber dem Vorjahr eine Verminderung um 14 471 Stück oder 0,92 v. H. Der Auslandverkehr weist bei 2 541 454 Telegrammen sowohl gegenüber dem Vorjahr als auch gegenüber dem Voranschlag eine ganz erhebliche Vermehrung auf. Der Durchgangsverkehr zeigt bei 1 104 065 Telegrammen einen Zuwachs von 65 931 Stück oder 6,75 v. H. gegenüber dem Vorjahre. Auch die dringenden Telegramme (in der Schweiz zulässig seit dem 1. August 1908) weisen — ganz besonders im Verkehr mit dem Ausland — eine verhältnismäßig starke Zunahme auf. Der Auslandverkehr mit dringenden Telegrammen erreichte 1909 die Zahl von 22 495 Stück. Durch den Fernsprecher wurden 40 867 559 Ortsgespräche und 9 391 986 Ferngespräche vermittelt. Bemerkenswert ist, daß die Nacht-Ferngespräche zu ermäßigten Preisen stark zunehmen. Ihre Zahl betrug im Berichtsjahre 104 900 Stück mit einer Vermehrung von 20 371 Stück gegenüber 1908. Der Gesamtertrag aus dem Fernsprechwesen stellt sich mit 5 623 800 frcs um 622 425 frcs höher als 1908. Anfang Mai des Berichtsjahrs ist in Genf das neue nach dem Zentralbatteriesystem erbaute und mit halbautomatischen Zählern ausgerüstete Fernsprechamt dem Betrieb übergeben worden. Die neue Betriebsweise hat in der kurzen Zeit von 8 Monaten in wirtschaftlicher Hinsicht den Erwartungen durchaus entsprochen. Es sind nicht nur die Kosten für die Bedienung verhältnismäßig gering gewesen, sondern es haben auch die Einnahmen an Gesprächsgebühren eine außerordentliche Zunahme erfahren. Im Laufe des Jahres ist ferner die neue Linie Zürich-Mellingen eröffnet worden, zu der die Verwaltung das Material lieferte, während die Herstellung der Privatindustrie übertragen wurde. Zu einem abschließenden Urteil über die Zweckmäßigkeit dieses Verfahrens genügten indes die auf Grund des einen Versuchs gemachten Erfahrungen noch nicht. Auch der Anstrich der Eisenkonstruktionen ist im Berichtsjahre zum ersten Male probeweise an Privatunternehmer vergeben worden.

Telegraphen- und Fernsprechlinien.

| | Linienlänge in Kilometern | | |
|---|---|---|---|
| | oberirdisch | unterirdisch | im ganzen |
| Telegraphenlinien | 3 579,8 | 94,1 | 3 674,0 |
| Fernsprechlinien | 16 148,9 | 643,7 | 16 792,6 |
| Gemischte Linien | 3 246,0 | 347,5 | 3 593,5 |
| Insgesamt Ende 1909 | 22 974,7 | 1 085,4 | 24 060,1 |
| Bestand Ende 1908 | 22 676,0 | 1 020,4 | 23 696,4 |
| Zunahme | 298,7 | 65,0 | 363,7 |

## Telegraphenlinien und Ortsfernsprechnetze.

| | Drahtlänge in Kilometern | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ober-irdisch | unter-irdisch | im ganzen | ober-irdisch | unter-irdisch | im ganzen |
| Bestand Ende 1909..... | 21 581,6 | 4 192,3 | 25 773,9 | 62 009,9 | 208 091,1 | 270 101,0 |
| Bestand Ende 1908..... | 21 410,1 | 3 926,7 | 25 336,8 | 58 709,8 | 198 626,3 | 257 336,1 |
| Zunahme ............. | 171,5 | 265,6 | 437,1 | 3 300,1 | 9 464,8 | 12 764,9. |

| | 1909 | 1908 | Zunahme |
|---|---|---|---|
| Zahl der Fernsprechnetze.................. | 414 | 401 | 13 |
| Zahl der Umschaltestationen ............... | 350 | 348 | 2 |
| Zahl der Abonnements ..................... | 63 982 | 60 492 | 3 490 |
| Zahl der Abonnementstationen............. | 73 758 | 69 122 | 4 636. |

Im Berichtsjahre wurde wiederum eine Reihe von Ortschaften mit Kabelanlagen für den Telegraphen- und Fernsprechverkehr versehen. Die Gesamtzahl der derart ausgerüsteten Ortschaften beträgt nunmehr 143. Der Gesamtbestand der Kabelnetze war 1909 folgender:

| | Bestand Ende 1909 | Zunahme |
|---|---|---|
| Länge der unterirdischen Linien ................. | 1 071,2 km | 50,8 km |
| Aderlänge der Telegraphenkabel ................ | 3 524,2 - | 127,6 - |
| Aderlänge der Fernkabel ....................... | 6 988,3 - | 140,1 - |
| Aderlänge der Stadtkabel........................ | 209 477,4 - | 10 366,3 - |
| Länge der Rohrleitungen........................ | 110,9 - | 4,4 - |
| Länge der Zoreskanäle.......................... | 825,6 - | 84,4 - |
| Zahl der Einsteigeschächte...................... | 1 518 | 35 |
| Zahl der Erdkabelüberführungen ................ | 3 758 | 410. |

Die Zahl der Telegraphen- und Fernsprechämter hat im Berichtsjahr eine wesentliche Vermehrung erfahren.

| | Bestand Ende 1908 | Vermehrung | Verminderung | Bestand Ende 1909 |
|---|---|---|---|---|
| Telegraphie: | | | | |
| Ämter I. Klasse | 18 | 10 | — | 28 |
| Ämter II. Klasse | 47 | — | — | 47 |
| Ämter III. Klasse | 1 195 | 7 | 12 | 1 190 |
| Eisenbahnämter | 59 | 7 | — | 66 |
| Gemeinde-Fernsprechstationen mit Telegraphendienst | 936 | 9 | 2 | 943 |
| Summe | 2 255 | 33 | 14 | 2 274 |
| Aufgabeämter | 71 | 7 | 2 | 76 |
| Zusammen | 2 326 | 40 | 16 | 2 350. |
| Fernsprechdienst: | | | | |
| Fernsprechämter I. Klasse | 17 | — | 9 | 8 |
| Fernsprechämter II. Klasse | 46 | 9 | — | 55 |
| Fernsprechämter III. Klasse | 338 | 13 | — | 351 |
| Umschaltestationen | 348 | 7 | 5 | 350 |
| Zusammen | 749 | 29 | 14 | 764. |

Das Personal der Telegraphenverwaltung bestand Ende 1909 aus 4460 festangestellten und 1110 einstweilig angestellten, zusammen also aus 5570 Personen. Von den festangestellten Beamten entfielen auf

| | | |
|---|---|---|
| die Zentralverwaltung | 117 | Personen, |
| - Kreistelegraphendirektionen | 43 | - |
| - Telegraphenämter I. und II. Klasse | 687 | - |
| - Telegraphenämter III. Klasse | 1 255 | - |
| - Gemeinde-Telegraphenstationen | 943 | - |
| - Aufgabeämter | 76 | - |
| - Fernsprechämter I. und II. Klasse | 1 173 | - |
| - Zentralstationen III. Klasse | 11 | - |
| - Umschaltestationen | 155 | - . |

Aus dem Verkehr mit dem Auslande sind u. a. hervorzuheben die Herstellung einer unmittelbaren Verbindung zwischen Zürich und Genua mit vorläufiger Verwendung einer Cailhoschaltung in Lugano und Chiasso. Die Leitungstrecke Lugano-Chiasso soll erst im Jahre 1910 erbaut werden. Ferner ist der Hughesgegensprechbetrieb auf der Leitung Basel-Berlin eingeführt worden. Die frühere 5 mm-Eisenleitung ist aus diesem Anlasse durch eine Bronzeleitung von 3 mm Durchmesser ersetzt worden.

# Kriegerische postalische Erlebnisse aus dem Jahre 1778 und 1779.

In einem vor kurzem aufgefundenen Aktenstück aus den Jahren 1778 bis 1780, das vom damaligen Interims-Postexpediteur in Adorf (Vogtland) geführt worden ist, finden sich Aufzeichnungen über kriegerische Ereignisse aus dem Bayerischen Erbfolgekrieg, in dem Sachsen mit Preußen gegen Österreich verbündet war. Die Aufzeichnungen, die namentlich die Einfälle österreichischer Truppen in das sächsische Vogtland behandeln, wobei auch die Postexpedition in Adorf geplündert und sogar der dortige Postmeister als Geisel mit fortgeführt wurde, lassen auf den damaligen Geschäftsverkehr der Behörden, auf die allgemeinen Lebensverhältnisse und insbesondere die Preisverhältnisse bemerkenswerte Streiflichter fallen. Im folgenden soll ein Auszug aus diesen Akten gegeben werden.

Nachdem das Kurfürstlich Sächsische Ober-Postamt in Leipzig den Postmeister Pinder in Adorf Mitte August 1778 zur größten Vorsicht ermahnt hatte, weil die österreichischen Truppen nahe der sächsischen Grenze standen und Miene machten, in Sachsen einzufallen, konnte der Postmeister noch am 31. August melden, daß die Adorfer Post noch immer über die Grenze hätte fahren können, obwohl der Verkehr auf der Straße von Adorf nach Eger sehr erschwert wäre durch die an der Grenze befindlichen, mit Scharfschützen besetzten böhmischen Verhaue. In den nächsten Tagen gestalteten sich die Verhältnisse schon kritischer, indem die Post nach Eger nicht mehr fahrend, sondern nur noch »reutend« auf dem Umweg über Schnecken nach Böhmen gelangen konnte, da bei diesem Orte der Verhau, der sonst gänzlich geschlossen war, noch offen stand, allerdings »mit zwey spanischen Reutern verwahret, die von den dabey gestandenen 4 Invaliden und 2 Bauern dem Postillon willig geöffnet worden«.

Bald aber sollte es schlimmer kommen. Am 22. September erschienen ein Kommando von etwa 30 kaiserlichen Grüßauschen Dragonern und eine Anzahl Musketiere in Adorf vorm Posthause; sie gaben Flintenschüsse ab, gingen nach den Postställen und nahmen 4 von den vorhandenen 6 Postpferden und 4 Kühe weg. Sodann plünderten sie die Post- und die Impost- (Steuer-) Kasse gänzlich aus, nahmen dem Postmeister Geldbeutel, Uhr und ein Gewehr ab, die Uhr auch dem Gehilfen des Postmeisters, und zerstreuten sich in die Stadt, wo sie in die Häuser hineinschossen, Fenster und Türen einschlugen und die Einwohner mißhandelten. Nachdem sie noch zahlreiche Häuser ausgeplündert und alle Pferde, deren sie habhaft werden konnten, sowie den größten Teil des Rindviehs geraubt hatten, holten sie endlich den Post- und Bürgermeister Pinder und den Pfarrer Krenkel aus ihren Wohnungen und führten sie als Geiseln mit sich fort. Der Stadt legten sie eine Kriegsteuer von 22 000 Talern nebst 2000 Talern »Douceur« auf. Dies war für Adorf um so härter, als die Stadt 10 Jahre vorher vollständig abgebrannt und dadurch ganz verarmt war. Mit beweglichen Worten schildert der »immatrikulirte Advocat und Postexpediteur« Schertzer das traurige Vorkommnis dem Ober-Postamt in Leipzig, dessen Vermittlung für die Loslassung der Geiseln und Wiederherbeischaffung der geraubten Vermögensstücke anflehend. Über die Vermögenstücke gibt er folgende »Specificatio«:



| | Rtlr. | Gr. | Pf. |
|---|---|---|---|
| die Impost-Gelder | 7 Rtlr. | 5 Gr. | — Pf. |
| Postgelder | 2 - | 12 - | — - |
| anderes baares Geld | 6 - | 16 - | — - |
| eine große gute 16-jährige schwarze Stutte | 40 - | — - | — - |
| ein dreyjähriger schwarzer Wallach | 36 - | — - | — - |
| ein achtzehnjähriger Wallach mit einer Bläß | 25 - | — - | — - |
| eine sechsjährige Stutte, Mohrenkopf | 20 - | — - | — - |
| zwey Fuhrsättel, so wenig sind gebraucht gewesen | 5 - | — - | — - |
| vier eiserne Halfter-Ketten | 1 - | — - | — - |
| eine dergleichen neue Brust-Kette | — - | 8 - | — - |
| vier Kühe | 40 - | — - | — - |
| zwey Oberhemden mit Manschetten | 4 - | — - | — - |
| ein halbbaumwollener Contusch | 2 - | — - | — - |
| eine gezogene gute Kugel-Büchse | 6 - | 6 - | — - |
| eine gute Flinte | 3 - | — - | — - |
| ein Paar gute Pistolen | 3 - | — - | — - |
| zwey Halstücher | — - | 12 - | — - |
| ein seidenes Halstuch | — - | 12 - | — - |
| ein alter Schlafrock | — - | 16 - | — - |
| eine silberne Taschenuhr mit dergleichen Kette | 15 - | — - | — - |
| Sa. | 218 Rtlr. | 15 Gr. | — Pf. |

Am 24. September traf die arme Stadt ein neuer Schlag. Von dem bei Eubabrunn lagernden Freikorps unter Obristleutnant Otto traf der Befehl ein, ohne den mindesten Zeitverlust ihm zu liefern:

> 24 Stück Schlachtvieh, 50 Hammel, 14 Tonnen Bier, 7 Faß Branntwein, 2 Faß Wein, 1000 Portionen Brot, 100 Dresdener Scheffel Hafer, 120 Zentner Heu, 1 Zentner Kaffee, 1 Zentner Zucker, 2 Zentner Rauchtabak, 25 Pfund Knaster, 12 Schock Eier, 12 Fäßchen Schmalz und Butter, 20 Viertel Salz;

außerdem wurde der Stadt eine neue Kriegsteuer von 4500 Talern auferlegt. Die umliegenden Ortschaften wurden in ähnlicher Weise gebrandschatzt; auch wurden allerwärts die jungen, kriegstüchtigen Leute zum Militärdienste gepreßt. So kam am 22. September ein Kommando Grüßauscher Truppen auch nach Brambach, wo sie 3000 Taler Brandschatzung forderten, die Einwohner mißhandelten und beraubten und 13 von ihnen als Geiseln mit nach Eger schleppten, von denen allerdings am nächsten Tage neun wieder zurückgeschickt wurden; ferner ließ der genannte Obristleutnant diesem Orte am 27. September wiederum 800 Taler Kriegsteuer und dem Rittergute daselbst 1000 Taler schriftlich ansagen, woneben auch noch umfangreiche Naturallieferung verlangt wurde. Am 28. d. M. kam ein gleiches Kommando nach Bad Elster; sie trieben das Vieh weg, plünderten und mißhandelten die Bewohner, schändeten die Kirche, wo sie Ornat, Kelche und sonstige Kostbarkeiten entwendeten und allerlei Unfug trieben.

In dieser Not bewährte sich der Gehilfe des Postmeisters Pinder als ein überaus tatkräftiger und umsichtiger Mann, der kein Mittel unversucht ließ, die Freilassung der Geiseln, namentlich des Postmeisters, und die Wiederbeschaffung des geraubten Eigentums zu erreichen. Bei seinen Bemühungen wurde er von den Frauen der beiden aus Adorf weggeführten Geiseln kräftig unterstützt. So richtete er Bittgesuche nicht nur an die Kurfürstlich Sächsische Regierung, sondern auch an die Kurfürstin Witwe zu Sachsen, eine österreichische Prinzessin, ferner an den Prinzen Heinrich von Preußen, der ein Bruder Friedrichs des

Großen und Führer der preußischen Truppen war, sodann an den zuständigen Ausschußtags-Deputierten in Dresden. Daneben wies er in Eingaben an das Ober-Postamt in Leipzig wiederholt darauf hin, wie durch die Abwesenheit des Postmeisters und das Fehlen der 4 Postpferde der gesamte Postverkehr auf der sehr lebhaften Poststraße von Adorf nach Böhmen zu stocken drohe, worunter Böhmen und Österreich am meisten leiden müßten. Darauf erging unterm 4. November 1778 folgendes Rescript des Ober-Postamts:

»Da die Intercessionales, welche das Ober-Postamt zur Befreyung des von den Kayserl. K. Trouppen als Geisel weggeführten Herrn Postmeisters Pinder von Adorff und um Zurückgabe der mit weggenommenen 4 Post-Pferdte und Post-Gelder, an das Post-Amt Eger, und dieses weiter nach Prag ergehen lassen, der angeführten trifftigen Gründe ungeachtet, ohne Würckung geblieben; und da daßelbe den Erfolg des über diesen Vorfall an die Höchste Behörde erstatteten unterthänigsten Berichts, annoch gewärtig ist: so siehet man kein Mittel vor sich dem, unterm 29. Octobr 1778. erneuerten Gesuche, um anderweite Intercession zu willfahren, und sich zu Befreyung des Herrn Postmeisters, und Restitution der Post-Pferdte, und Post-Gelder nochmahls zu verwenden.

Unterdeßen wird sowohl die Frau Postmeisterin Pinder, als auch der H. Post-Expediteur Schertzer zu getreuer und fleißiger Verwaltung der dortigen Post-Expedition, und zu wieder Anschaffung zweyer guten Pferdte angewiesen; und wofern zu dieser Absicht die Frau Postmeisterin eines Vorschußes der Besoldung bedürffen solte; so wird derselben diese Unterstützung, wofern deshalben Ordnungs mäßige, und bestimmte Ansuchung geschiehet, von Seiten des Chur Fürstl. Ober-Post-Amts nicht entstehen.

Wonach sich zu achten. Leipzig den 4. Novbr. 1778.

Chur Fürstl. Sächß. Ober-Post-Amt.«

Alle Bemühungen des Expediteurs Schertzer blieben aber zunächst erfolglos; unterm 23. November 1778 mußte er sogar dem Ober-Postamte melden, daß die Geiseln am 21. November von Eger nach Prag weitergeschafft worden waren. Endlich aber scheint das nachstehend im Auszuge wiedergegebene Bittgesuch der Ehefrauen der beiden Adorfer Geiseln an die Kaiserin Maria Theresia vom 7. Dezember 1778 die Angelegenheit in Fluß gebracht zu haben.

»Allerdurchlauchtigste, Großmächtigste Kaiserin,
Allergnädigste Frau!

Ew. Kais. Maj. in der ganzen Welt berühmte Großmuth, Gnade und Menschenliebe laßen uns allerdehmüthigst unterschriebenen beyden Weibern eine allerunterthänigste dehmüthigste Bitte wagen, und schmeicheln uns, daß Allerhöchstdieselben uns eben so wohl, als so viel tausend Elende, welche Ew. Kais. Maj. bereits mit Allerhuldreichster Hülfe und Errettung erfreuet, ein Allergnädigstes Gehör gestatten werden (folgt Schilderung des feindlichen Überfalles).

Da nun aber Allergnädigste Frau! Dadurch der ganzen hiesigen Gemeine die Uebung des öffentlichen Gottesdienstes, und dem hiesigem mit Eger wechselnden Gränz-Post-Amte die nöthigste Aufsicht und promte Expedition, nebst der Sicherheit der von hier aus dahin zu bestellenden Briefschaften, Gelder und Post-Sachen, hiernächst unsern 13 unerzogenen Kindern die so nöthige väterliche Vorsorge entzogen



wird, und wir uns in unserm Elende gar nicht mehr helfen können, und alle menschliche Hülfe aus ist; so fallen wir Ew. Kais. Maj., deren glänzende Thaten und Gnaden-Werke, die Jahrbücher schon der Ewigkeit schreiben, zu Füßen, und unser 13 Kinder knieen thränend mit, flehen mit aufgehobenen Händen, und ist unser allerunterthänigstes dehmüthigstes Bitten:

Allerhöchstdieselben möchten in Allerhöchsten Gnaden geruhen, den allergnädigsten Befehl ergehen zu lassen, daß unsere kränklichen Männer von ihrer Gefangenschaft allerhuldreichst sollen losgelassen oder ausgewechselt werden, oder nur allergnädigst zu verstatten, daß sie wegen der allerunterthänigst angezeigten Unentbehrlichkeit, durch einige andere Mitglieder des hiesigen Raths, oder andere ansehnliche Bürger, dürften abgelöset werden.

Allergnädigste Kaiserin! Tausend Seegen müßen Höchstdero Schritte begleiten, tausend Thränen des Dankes sollen freudig zu den Füßen einer so gnädigen Kaiserin fließen, die uns das Leben errettet, wie sie es schon Millionen gerettet hat, und Gott wird gewiß dieses Werk der Barmherzigkeit nicht unbelohnt laßen, und für dem Thron Gottes wollen wir noch dafür danken, die wir in allertiefster Ehrfurcht und Demuth verharren

Ew. Kais. Maj. allerunterthänigst dehmüthigste

Adorf im Voigtlande, am 7. Dec. 1778.

Krenkelin, Pfarrerin,

Johanna Wilhelmina Pinderin, Post- und Bürgermeisterin.«

Da nun auch Anfang Januar 1779 eine Auswechslung von Geiseln in die Wege geleitet wurde, schlug endlich auch dem schwergeprüften Postmeister Pinder und seinem Leidensgenossen die Erlösungstunde; am 14. Januar kehrten beide aus der Gefangenschaft nach Adorf zurück. Auf seine unterthänigste Bitte wird dann unterm 15. Februar des nämlichen Jahres dem Postmeister Pinder auch die Hälfte des ihm durch den feindlichen Überfall entstandenen Schadens mit »63 Thalern 16 Groschen« auf Kurfürstlichen Befehl aus der Postamtskasse erstattet. Schon aber droht neue Gefahr: unterm 13. Februar erläßt das Ober-Postamt an die Postämter in Reichenbach, Plauen, Oelsnitz und Adorf folgendes Rescript:

»Da, bey denen dermahlen nochfortdauernden Kriegsläuften, geschehen könnte, daß an ein oder dem anderen Grentz-Orte feindliche Einfälle in hiesige Lande wiederum versucht würden; So siehet sich das Churfürstl. Ober-Post-Amt veranlaßt, nachbenannte Postmeister und Postverwalter dahin anzuweisen, daß selbige bey etwaniger Annäherung feindlicher Truppen nicht nur für die Salvirung derer ihnen anvertrauten Caßen und anderer Gelder möglichste Sorgfalt tragen, sondern auch ihre eigenen Personen vor Mißhandlungen und Wegführung als Geiseln sicher zu stellen, in Zeiten bedacht seyn mögen. Übrigens versiehet sich das Ober-Post-Amt zu denenselben, daß sie diese Verordnung nicht propaliren, sondern solche, ihren Pflichten gemäß, geheim halten werden.

Wonach sich zu achten. Leipzig, den 13ten Febr. 1779.

Churfürstl. Sächß. Ober-Post-Amt.



Jedoch diesmal blieb das Vogtland verschont, und am 20. Mai 1779 konnte Postmeister Pinder dem Ober-Postamte melden, daß die Straßen von Adorf nach Eger und Karlsbad wieder offen und im guten Stande seien, daß auch die Station Adorf wieder mit ebensoviel und noch besseren Pferden als vor dem feindlichen Überfalle versehen sei. Damit hatten die Kriegsnöte des Postmeisters Pinder und der Stadt Adorf ihr Ende gefunden; die Stadt hatte aber an den Folgen der Überfälle noch lange und schwer zu tragen.

---

## Einige Depeschen der Renaissance.

Von Bruno Andersen, Ober-Postpraktikant in Danzig.

In kunstgeschichtlichen und geschichtlichen Werken, die die Zeit der Renaissance behandeln*), finden sich zu einzelnen wichtigen Aktenstücken auch Angaben über die Zeit der Absendung und der Ankunft, die Auskunft geben über die Dauer und die Kosten besonders schneller Beförderungen. Die Akten selbst betreffen fast ausschließlich Ereignisse von höchster politischer Bedeutung; eine schleunige Berichterstattung und pünktliche Beförderung dieser Berichte mußte den Gesandten besonders angelegen sein. Im Verkehr zwischen dem Dogen und den venetianischen »Oratores« wurden diese Berichte amtlich als Depeschen (dispaccio) bezeichnet.

Die erste der mitgeteilten Depeschen betrifft die in der Nacht vom 10. zum 11. August 1492 erfolgte Wahl Rodrigo Borgias zum Papst (Alexander VI.) und ist vom senesischen Orator bei der Kurie an die Signoria von Siena gerichtet. Die kleineren italienischen Staaten hatten ein lebhaftes Interesse an der Papstwahl; namentlich Siena, das zwischen dem Kirchenstaat und dem Gebiete von Florenz eingeengt lag, mußte die Wahl eines Florentiners zum Papst fürchten, weil dadurch seine Selbständigkeit bedroht werden konnte. Die Gefahr lag nahe, da Giovanni, der Sohn des Lorenzo Magnifico, der nachmalige Papst Leo X., bereits seit einer Reihe von Jahren Kardinal war. Der Kurier überbrachte die Depesche in knapp 12 Stunden nach Siena. Es handelt sich dabei um eine Entfernung von ungefähr 240 km, so daß die Stundenleistung etwa 20 km beträgt. Diese Leistung ist ganz hervorragend; die Signoria sah sich daher auch veranlaßt, dem Kurier ein Geldgeschenk von 20 Golddukaten zu machen. Es ist dies etwa das Dreifache der damals üblichen Bezahlung für schnelle Ritte, so daß bei ihrer Bemessung wohl auch die Freude über die gute Nachricht mitgesprochen haben mag.

Für die Beförderung von Staatsdepeschen zwischen Rom und Venedig benutzte der päpstliche Hof die Agentur der Fugger in Rom, die ihrerseits die von Taxis im Kirchenstaat eingerichteten Pferderelais verwendete. Es war dies noch keine ordentliche Post, die von jedermann benutzt werden konnte und regelmäßige Beförderungszeiten hatte; es fanden vielmehr nur besondere Ritte auf jedesmalige Bestellung statt. Ein im Vatikanischen Archiv von Schulte aufgefundenes Rechnungsbuch der Fugger (Inv. 219 A. fol. 385 vom Jahre 1524)

*) Chledowski: Siena; Justi: Diego Velazquez; Justi: Miscellaneen aus drei Jahrhunderten spanischen Kunstlebens; Gregorovius: Geschichte der Stadt Rom im Mittelalter, Band 7 und 8; Schulte: Die Fugger in Rom, Band 2 (Urkunden).



enthält eine Abrechnung mit der päpstlichen Dataria (Schatzamt) über Stafetten. Die Briefschaften waren an Jacobo Banisio in Trient, den Sekretär Kaiser Maximilians, gerichtet und sämtlich in den Jahren 1518 und 1519 befördert worden. Über Depeschen finden sich in dem Rechnungsbuche folgende Eintragungen:

| | duc | sol. |
|---|---|---|
| Giovan Matheo de Gibertis (Vorsteher der Dataria) ... de dare addi 16. Agosto ... per costo d'una staffetta mandamo a Venetia in 44 hore duc. 26 d'oro larg. et da Venezia mandato a posta a Trento per duc. $8^1/_4$ | 34 | 5 |
| addi 9. Settembre ... per 1 Staffetta ... in 41 hore a Venetia ........ | 27 | — |
| addi detto pagorne li nostri a Venetia per mandare dette lettere in 26 hore ... a Banisio a Trento ..... | 9 | 15 |
| addi 25. detto ... a un corriero in 3 giorni a Venezia con lettere dirette a misser Jacobo Banisio ......... | 18 | — |
| addi 19. detto ... per lettere ... in 46 hore a Venetia | 24 | — |
| addi detto a hore 4 di notte in $2^1/_2$ di a Venezia, e da Venezia a Trento ........ | 27 | 10. |

Die Geschwindigkeit ist nicht so groß wie beim Ritte nach Siena; sie erreicht im günstigsten Falle (41 Stunden) nur 15 km in der Stunde, da die Entfernung Rom–Venedig ungefähr 600 km beträgt. Allerdings ist zu berücksichtigen, daß die Überschreitung der Apenninen verlangsamend wirken mußte, und daß die Fahrt über die Lagune gleichfalls eine Verzögerung veranlaßte. Bei Würdigung dieser Umstände muß die Beförderung als vorzüglich bezeichnet werden.

Aus der Rechnung geht ferner hervor, daß der Preis nach der wirklich erreichten Geschwindigkeit abgestuft war; für Beförderungsdauern von 46, 44 und 41 Stunden finden wir Preise von 24, 26 und 27 Dukaten. Für Kuriere, die ohne besondere Beschleunigung reisten, ist stets der gleiche Satz von 18 Dukaten in Ansatz gebracht. Dabei machte es keinen Unterschied, ob die Beförderungsdauer 3 oder nur $2^1/_2$ Tage betrug. Zur Beurteilung des Preises diene die Angabe, daß der päpstliche ducato d'oro largo $3{,}53$ g (anstatt $3{,}14$ g des gewöhnlichen Dukaten) Gold, also nahezu 10 Mark Gold enthielt. Nun muß aber noch die erheblich höhere Kaufkraft des Geldes im Mittelalter in Betracht gezogen werden. Nach den Avenelschen Tafeln ist der Wert des Geldes zu Beginn des 16. Jahrhunderts auf das Sechsfache des heutigen anzunehmen. Die Kosten der Beförderung einer Depesche von Rom nach Venedig betrugen somit rd. 1450 bis 1650 Mark.

Verhältnismäßig langsam war jedoch die Beförderung zwischen Venedig und Trient. Aus dem Rechnungsbuche geht nicht hervor, ob dafür der kürzeste Weg über Bassano-Tezze (160 km) oder der zwar längere, aber bessere Weg über Verona (210 km) gewählt worden war. Die hohe Beförderungsdauer von 26 Stunden läßt sich aus den Geländeschwierigkeiten nicht erklären, da der Übergang über die Apenninen mindestens die nämlichen Schwierigkeiten bot. Auch aus politischen Gründen etwa erforderliche Umwege, um das Gebiet feindlicher Staaten zu meiden, können nicht die Ursache gewesen sein, da Verona damals im venetianischen Besitze war und somit das Gebiet von Venedig unmittelbar an das Deutsche Reich grenzte. Zudem läßt der Preis darauf schließen, daß ein besonderer beschleunigter Ritt stattfand, da er mit 9 Dukaten für 210 (? 160) km ein Drittel des für die 600 km lange Strecke Rom–Venedig gezahlten Preises von 27 Dukaten beträgt. So bleibt nur die Annahme, daß die Verzögerung auf besonders ungünstige Wegeverhältnisse zurückzuführen ist, was in Anbetracht

der am Südabhange der Alpen im Herbst häufigen und starken Regengüsse und des hierdurch hervorgerufenen Austretens der Flüsse nicht unwahrscheinlich ist.

Für die Dauer der Beförderung einer Depesche über eine lange Strecke gibt der vom Kardinal Julius Medici an Kaiser Karl V. gesandte Bericht über das Konklave von 1522 lehrreiche Aufschlüsse. Nach dem Tode Leos X. wünschte der Kaiser wieder die Wahl eines Medici; auch die Banken, bei denen Leo X. erheblich in Schuld stand, hätten eine solche Wahl gern gesehen, um wieder zu ihrem Gelde zu kommen. Die Gegnerschaft gegen die Medici war im Konklave jedoch so stark, daß der Kardinal Julius Medici von seiner Kandidatur Abstand nehmen mußte. Doch erlangte die französisch gesinnte Partei keinen Sieg, da sich die Mehrzahl der Stimmen auf den von Medici unterstützten Kardinal von Santi Giovanni e Paolo, Adrian Dedel (Hadrian VI.), vereinigte. Am 9. Januar wurde Dedel zum Papst gewählt; am 20. Januar empfing Karl in Brüssel die Nachricht von der Wahl seines ehemaligen Lehrers, den er in Spanien als Regent für die Dauer seiner Abwesenheit zurückgelassen hatte. Die Depesche war 11 Tage unterwegs gewesen. Zwar erfahren wir nicht, über welchen der Alpenpässe sie befördert worden ist. Bei der Wahl des St. Gotthard würde der Weg von Rom nach Brüssel 1500, bei der Wahl des Brenner dagegen 1800 km betragen haben. Die Benutzung des Gotthardpasses wäre jedoch sehr gewagt gewesen, da die hohen Schneemassen mitunter wochenlang den Verkehr unterbrachen, während bei dem erheblich niedriger gelegenen Übergang über den Brenner diese Gefahr bei weitem geringer war. Für den Ritt über den Brenner im Januar sind 3 Tage nicht zu hoch veranschlagt; nach Abzug dieser 3 Tage und 300 km Weglänge sind die übrigen 1500 km somit in 8 Tagen zurückgelegt worden. Macht man noch einen kleinen Abschlag für den im Januar gleichfalls schneebedeckten Apennin, so beträgt die Tagesleistung 200 km.

Ungefähr das gleiche Ergebnis wie die Beförderung der Depeschen zwischen Rom und Venedig ergibt auch die an Papst Clemens VII. gesandte Nachricht vom Ausgange der Schlacht bei Pavia. Trotzdem der Kaiser den Medici zugetan war und Clemens seine Wahl zum Papst wesentlich der Unterstützung des Kaisers verdankte, stand Clemens mit Franz I. von Frankreich im Bündnis. Der Bericht über die Niederlage des französischen Heeres und die Gefangennahme des Königs ging noch am Abend des Schlachttags (24. Februar 1525) aus Pavia ab und kam bereits am Mittag des 26. Februar in Rom an.

Eine wesentliche Beschleunigung trat im Verlaufe von 100 Jahren nicht ein, wie der Bericht des Marschalls Ambrosio Spinola an Philipp IV. zeigt. Nach langer tapferer Verteidigung hatte sich Breda (in den Niederlanden) dem Marschall ergeben müssen; die Kapitulation fand am 2. Juni 1625, die Übergabe der Festung am 5. Juni statt; am 15. Juni kam der Kurier mit der Meldung Spinolas in Madrid an. Die Entfernung von Breda nach Madrid beträgt 1800 km. Dieses Ergebnis ist nicht besonders günstig, wenn berücksichtigt wird, daß die Absendung der Depesche in der besten Jahreszeit stattfand, wo weder Schnee noch durch Regen geschwollene Flüsse ein Hindernis für schnelle Beförderung gebildet haben können. Die Hauptverzögerung wird wohl auf der spanischen Strecke gelegen haben, weil die Wege in Spanien zur Zeit Philipps IV., wie aus anderen Berichten hervorgeht, zum Teil im mangelhaften Zustande waren. So mußte die Bronzestatue Philipps IV., die in Florenz gegossen worden war, in Murcia den Winter über liegen bleiben, da der Weg nach Madrid zu dieser Jahreszeit — wenigstens für so schweres Gewicht — nicht fahrbar war. In einem ähnlichen Zustande werden sich vermutlich auch die anderen Straßen befunden haben, besonders wenn noch Geländeschwierigkeiten hinzutraten.

# KLEINE MITTEILUNGEN.

Ägyptens Postwesen im Jahre 1909. Im Jahre 1909 betrug die Gesamteinnahme der Postverwaltung 312 711 L. E.*). Das ist die höchste Einnahme, die bisher jemals zu verzeichnen gewesen ist. Sie übersteigt die Einnahme für 1908 um 16 075 L. E. Die Ausgaben beliefen sich auf 262 740 L. E., d. s. 3478 L. E. weniger als im Vorjahre. Der Reinertrag stellte sich auf 49 971 L. E. oder auf etwa 16 v. H. der Gesamteinnahme. Die Verkehrsstatistik zeigt folgendes Bild. Es wurden behandelt 72 310 000 Briefpostsendungen gegen 69 530 000 im Jahre 1908. Von der Gesamtzahl entfallen auf den

| | Inlandverkehr | | Auslandverkehr | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1908 | 1909 | 1908 | | 1909 | |
| | | | Abgang | Eingang | Abgang | Eingang |
| Briefe | 22 435 000 | 23 108 000 | 6 200 000 | 6 335 000 | 6 678 000 | 6 661 000 |
| Postkarten | 2 105 000 | 2 189 000 | 1 482 000 | 1 256 000 | 1 638 000 | 1 307 000 |
| Einschreibsendungen | 2 150 000 | 2 380 000 | 457 000 | 382 000 | 478 000 | 397 000 |
| Zeitungen u. Drucksachen | 13 870 000 | 14 720 000 | 2 865 000 | 8 200 000 | 2 920 000 | 8 760 000 |
| Geschäftspapiere | 1 195 000 | 464 000 | 40 000 | 36 000 | 44 000 | 38 000 |
| Proben | 174 000 | 177 000 | 163 000 | 131 000 | 170 000 | 133 000 |
| Frei beförderte Regierungsendungen | 54 000 | 48 000 | — | — | — | — |
| zusammen | 41 983 000 | 43 086 000 | 11 207 000 | 16 340 000 | 11 928 000 | 17 296 000. |

Am Auslandverkehr nahmen teil: Großbritannien (einschließlich Malta und Gibraltar) mit 26,8 v. H., Frankreich mit 17,3 v. H., Italien und die Türkei mit je 10,2 v. H., Deutschland mit 7,3 v. H., Österreich-Ungarn mit 6,7 v. H., die Vereinigten Staaten von Amerika mit 4,8 v. H., Griechenland mit 4,3 v. H.

Der Wertbriefverkehr ergibt eine geringe Abnahme sowohl in der Stückzahl als auch in der Wertangabe gegenüber dem Vorjahre.

| | 1908 | | 1909 | |
|---|---|---|---|---|
| | Stück | L. E. | Stück | L. E. |
| Wertbriefe, Inlandverkehr | 8 480 | 1 039 560 | 7 960 | 987 420 |
| Auslandverkehr Abgang | 1 890 | 60 460 | 1 820 | 50 137 |
| Auslandverkehr Eingang | 3 200 | 90 250 | 3 290 | 96 933 |
| Wertkästchen | 830 | 15 800 | 1 100 | 21 110 |
| zusammen | 14 400 | 1 206 070 | 14 170 | 1 155 600. |

Der durch die Postverwaltung vermittelte Geldversendungsverkehr zeigt folgendes Bild.

*) 1 L. E. (ägyptisches Pfund) = 1000 Milliemes = 20 Mark 80 Pf.



| | 1908 | | 1909 | |
|---|---|---|---|---|
| | Stück | L. E. | Stück | L. E. |
| **Inlandverkehr:** | | | | |
| Postanweisungen | 757 720 | 4 333 050 | 771 228 | 4 216 325 |
| Regierungsendungen | 458 | 49 100 | 455 | 109 035 |
| **Sudanverkehr:** | | | | |
| Postanweisungen aus Ägypten | 15 145 | 77 610 | 15 367 | 79 763 |
| Postanweisungen nach Ägypten | 29 215 | 395 199 | 29 790 | 344 945. |

Der Postanweisungsverkehr mit dem Auslande hat abgenommen, und zwar in der Richtung nach dem Auslande um 22 934 Stück zu 186 576 L. E., in umgekehrter Richtung um 1471 Stück zu 7197 L. E. Der Verkehr mit den hauptsächlich in Betracht kommenden Ländern war folgender:

| | Nach dem Auslande | | | | Aus dem Auslande | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1908 | | 1909 | | 1908 | | 1909 | |
| | Zahl | L. E. | Zahl | L. E. | Zahl | L. E. | Zahl | L. E. |
| Italien | 52 108 | 188 802 | 36 037 | 136 954 | 2 914 | 15 627 | 2 737 | 22 170 |
| Frankreich | 32 285 | 175 391 | 30 400 | 109 834 | 2 575 | 11 661 | 2 458 | 11 974 |
| Großbritannien | 20 860 | 94 315 | 21 085 | 93 226 | 2 516 | 10 880 | 2 114 | 9 550 |
| Türkei | 16 058 | 64 274 | 15 651 | 57 034 | 3 217 | 11 848 | 3 155 | 12 710 |
| Österreich | 11 799 | 42 180 | 10 097 | 40 842 | 1 327 | 6 050 | 1 009 | 6 243 |
| Griechenland | 9 305 | 38 600 | 9 436 | 34 546 | 1 084 | 3 302 | 1 002 | 3 278 |
| Deutschland | 9 229 | 34 042 | 8 268 | 30 659 | 2 132 | 11 230 | 2 058 | 10 252 |
| Schweiz | 4 290 | 25 859 | 4 108 | 24 033 | 500 | 1 906 | 541 | 1 801 |
| Britisch-Indien | 4 196 | 102 550 | 3 017 | 62 339 | 1 124 | 5 680 | 1 128 | 8 495 |
| Ungarn | 2 869 | 6 813 | 2 722 | 7 555 | 292 | 1 759 | 270 | 1 194 |
| Vereinigte Staaten von Amerika | 2 000 | 7 561 | 1 788 | 5 707 | 1 250 | 5 345 | 1 043 | 5 301. |

Der Austausch von Postal Orders mit Großbritannien und seinen Kolonien hat zugenommen. Dies ist zum Teil darin begründet, daß Postpaketnachnahmen bis zu 2 £ durch Postal Order bezahlt werden dürfen.

Ergebnis des Postal Orderverkehrs.

| | In Ägypten | | | | Im Sudan | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1908 | | 1909 | | 1908 | | 1909 | |
| | Stück | L. E. | Stück | L. E. | Stück | L. E. | Stück | L. E. |
| Ausgegeben | 39 342 | 23 741 | 47 648 | 28 479 | 7 817 | 5 242 | 9 869 | 6 810 |
| Bezahlt | 10 859 | 8 106 | 11 564 | 8 524 | 1 109 | 877 | 894 | 637. |

Ergebnis des Postauftragverkehrs.

| | Inland | | Ausland | |
|---|---|---|---|---|
| | Stück | L. E. | Stück | L. E. |
| Eingezogene Postaufträge | 136 890 | 1 133 810 | 3 815 | 5 495 |
| Vorgezeigte, aber verweigerte Postaufträge | 39 750 | 292 860 | 3 523 | 6 478 |



Bei der Postsparkasse stieg die Mitgliederzahl von 86 728 im Jahre 1908 auf 92 855 im Jahre 1909. Es wurden 14 606 neue Konten eröffnet und 8479 Konten geschlossen. Die Zahl der ein Kontokorrent unterhaltenden Mitglieder beträgt jetzt 10 000.

Die Gesamtsumme der Einlagen belief sich auf 410 324, die der Abhebungen auf 399 746 L. E. gegenüber 502 651 und 498 734 L. E. im Jahre 1908. Ein besonderer Zweig der Postsparkasse ist die Kindersparbank, deren Konten im Berichtsjahr auf 6175 stiegen (1908: 5862).

Die Zahl der beförderten Pakete übersteigt die aller vorhergehenden Jahre. Es wurden 84 650 Pakete mehr befördert als im Jahre 1908. Die Nachnahmepakete stiegen um 13 700 Stück im Werte von 17 320 L. E.

| | Gewöhnl. Pakete | Nachnahmepakete | | Wertpakete | | Zusammen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Stück | Stück | L. E. | Stück | L. E. | Stück |
| Inlandpakete | 355 000 | 59 880 | 99 420 | 12 720 | 261 580 | 427 600 |
| Auslandpakete | | | | | | |
| Abgang | 132 520 | 5 880 | 12 985 | 8 000 | 63 880 | 146 400 |
| Eingang | 285 100 | 55 400 | 86 820 | 40 080 | 298 920 | 380 580 |
| zusammen | 772 620 | 121 160 | 199 225 | 60 800 | 624 380 | 954 580. |

Pakete wurden hauptsächlich ausgetauscht mit:

| | Abgang nach | Eingang von | Zusammen |
|---|---|---|---|
| | Stück | Stück | Stück |
| Großbritannien | 38 089 | 61 130 | 99 219 |
| Österreich-Ungarn | 17 157 | 50 560 | 67 717 |
| Deutschland | 15 222 | 83 350 | 98 572 |
| Britisch-Indien | 12 362 | 1 910 | 14 272 |
| Frankreich | 12 169 | 106 070 | 118 239 |
| Italien | 10 876 | 38 025 | 48 901 |
| Türkei | 9 681 | 16 720 | 26 401 |
| Schweiz | 5 963 | 12 310 | 18 273. |

Der Wert der eingeführten Pakete belief sich auf rund 764 000 L. E., 64 000 L. E. mehr als im Vorjahre.

---

Der Bestand der deutschen Seeschiffe (Kauffahrteischiffe) am 1. Januar 1910. Im dritten Hefte der Vierteljahrshefte zur »Statistik des Deutschen Reichs« 1910 werden Übersichten über den Bestand an deutschen Kauffahrteischiffen veröffentlicht. Hiernach waren am 1. Januar 1910 an Fahrzeugen mit einem Bruttoraumgehalte von mehr als 50 cbm 4658 Schiffe mit zusammen 4 430 227 R.T. Brutto- und 2 859 307 R.T. Nettoraumgehalt vorhanden. Gegenüber den von uns zuletzt mitgeteilten gleichartigen Zahlen für den 1. Januar 1908 (Archiv 1908, S. 742/743) bedeutet dies für den zweijährigen Zeitraum eine Vermehrung um 87 Schiffe mit zusammen 147 507 R.T. Brutto- und 68 872 R.T. Nettoraumgehalt.

Wie sich dieser Zuwachs an Fahrzeugen auf die einzelnen Schiffsgattungen verteilt, ergibt sich aus der Zusammenstellung S. 701.

Die Zahl der Fahrzeuge hat also nach wie vor bei allen Schiffsgattungen, der Raumgehalt dagegen nur bei den Dampfern und den Schleppschiffen zugenommen. Der Durchschnitts-Bruttoraumgehalt ist infolgedessen bei den



| Es betrug | die Zahl<br>Stück | der Bruttoraumgehalt<br>R.T. | der Nettoraumgehalt<br>R.T. |
|---|---|---|---|
| bei den Segelschiffen | | | |
| am 1. Januar 1908 | 2 345 | 480 533 | 433 749 |
| am 1. Januar 1910 | 2 377 | 453 411 | 404 576 |
| mithin 1910 mehr (+) oder weniger (—) | + 32 | — 27 122 | — 29 173 |
| bei den Schleppschiffen | | | |
| am 1. Januar 1908 | 304 | 105 740 | 99 903 |
| am 1. Januar 1910 | 331 | 111 540 | 105 174 |
| mithin 1910 mehr (+) oder weniger (—) | + 27 | + 5 800 | + 5 271 |
| bei den Dampfern | | | |
| am 1. Januar 1908 | 1 922 | 3 696 447 | 2 256 783 |
| am 1. Januar 1910 | 1 950 | 3 865 276 | 2 349 557 |
| mithin 1910 mehr (+) oder weniger (—) | + 28 | + 168 829 | + 92 774. |

Segelschiffen von 205 R.T. auf 191 R.T. weiter gesunken. Auch bei den Schleppschiffen war der Zuwachs an Raumgehalt verhältnismäßig gering, so daß der Durchschnitts-Bruttoraumgehalt bei dieser Schiffsgattung ebenfalls zurückgegangen ist, und zwar von 348 R.T. auf 337 R.T. Bei den Dampfern ist er dagegen von 1923 R.T. auf 1982 R.T. gestiegen. Ganz besonders auffällig ist diesmal der Zuwachs an großen Dampfern. Da die Zahl der Dampfer nur um 28, ihr Bruttoraumgehalt aber um 168 829 R.T. zugenommen hat, entfallen auf jeden neuen Dampfer durchschnittlich 6030 R.T. Bruttoraumgehalt, während sich die gleiche Zahl am 1. Januar 1908 nur auf 3110 R.T. gestellt hatte.

---

# LITERATUR.

Jakob Henot († 1625), Postmeister von Cöln. Ein Beitrag zur Geschichte der sogenannten Postreformation um die Wende des XVI. Jahrhunderts. Von Engelbert Goller, Dr. phil. Bonn. Carl Georgi, Universitäts-Buchdruckerei und Verlag. 1910.

Im Cölner Postwesen der alten Zeit ist der Postmeister Jakob Henot, wie die »Denkschrift zur Eröffnung des Reichs-Postgebäudes an den Dominikanern in Cöln, November 1893« mit Recht hervorhebt, zweifellos die interessanteste Figur.

Über die Wirksamkeit dieses hervorragenden, um das ältere deutsche Postwesen hochverdienten Mannes und seine merkwürdigen Lebensschicksale ist zwar im Laufe der Zeit manches geschrieben worden, die Urteile über ihn lauten aber verschieden, und ein völlig klares Bild seiner Persönlichkeit, die zudem durch den Ruhm des Taxisschen Geschlechts verdunkelt wurde,

ist bisher nirgends gegeben worden. Es fehlte eben an einer auf urkundliche Quellen gestützten, unparteiischen Lebensbeschreibung. Diese Lücke hat der Verfasser durch seine vortreffliche Monographie ausgefüllt, die der Bedeutung des Mannes gerecht wird. Sie bringt uns eine gründliche Darstellung des Lebens und Wirkens Henots auf Grund der über seine Tätigkeit vorliegenden Urkunden, wobei bei den Hauptereignissen seines Lebens auf ihre Bedeutung für die Entwicklung des Postwesens sowie auf ihre Beziehungen zu Henots Bestrebungen hingewiesen ist. Daran schließt sich ein »Rückblick«, worin der Verfasser die ganze Persönlichkeit Henots, wie sie sich ihm nach dem Ergebnisse seiner Untersuchung darstellt, kritisch beleuchtet. Dieser »Rückblick« bildet den Höhepunkt der Schrift. Nun sind wir zum ersten Male imstande, uns von der überragenden Bedeutung Henots ein richtiges Bild zu machen und den Mann nach seinem wahren Werte einzuschätzen. Sein Verhältnis zum Kaiser und zu den kaiserlichen Kommissaren, sein tatkräftiges Einschreiten gegen das Botenwesen der Städte, seine langwierigen Kämpfe mit den Taxis auf der einen und sein erfolgreiches Eintreten für dieses Geschlecht auf der anderen Seite sind uns jetzt in ihren Ursachen klar erkennbar. Der scheinbare Widerspruch in Henots Handlungsweise löst sich in zielbewußtes Streben auf. Wir sehen die unendliche Schwäche der kaiserlichen Gewalt, über deren Befehle man sich nach Belieben hinwegsetzte, die grenzenlose Unbeständigkeit und den Wankelmut des Rates der heiligen Reichstadt Cöln, der bald nach dieser, bald nach jener Seite hin schwankte. Wir werden lebhaft in die damalige Zeit versetzt und verstehen jetzt, daß ein so energischer, gewandter, kluger Geschäftsmann — die württembergischen Postboten, denen er die zugesagte Besoldung nicht zahlen konnte, nennen ihn boshaft einen »listigen Fuchs« — sich inmitten aller sich um ihn auftürmenden Schwierigkeiten aufrecht erhalten und seine Zwecke erreichen konnte. Das Leben dieses unermüdlichen Kämpfers — denn eine Kampfnatur war Henot unzweifelhaft — hat etwas Romanhaftes, und man kann dem Verfasser nur beipflichten, wenn er sagt, daß »in Jakob Henot, der bald als Gegner der Taxis, bald als einer ihrer treuesten und wertvollsten Diener auftritt, dann seiner Stellung entsetzt wird, unverzagt für seine Existenz kämpft und hochbetagt sein Amt, allerdings nicht mehr zu ruhigem Besitze, wiedererhält, der historische Roman eine dankbare Aufgabe findet«. Aber auch den weiteren Satz unterschreiben wir, daß »dieser projektenreiche Mann auch die Beachtung des Historikers verdient, nicht nur, weil er sich um eine Einrichtung von ungeheuerer volkswirtschaftlicher Bedeutung, wie die heutige Post, die doch nur eine Entwicklung der mit Henots Hilfe errichteten Postanstalten ist, so verdient gemacht hat, sondern auch, weil er mitten in der an Konflikten so reichen Kinderzeit der Post steht und sich somit von ihm aus und mit ihm die Ereignisse jener Zeit betrachten lassen«.

---

Post- und Telegraphenverkehr in den Jahren 1906 und 1907. Von Dr. W. Beukemann, Direktor des Statistischen Bureaus in Hamburg. Sonderabdruck aus dem 16. Jahrgang des Statistischen Jahrbuchs Deutscher Städte. Verlag von Wilh. Gottl. Korn in Breslau.

Das Heftchen enthält in drei Tabellen für 88 deutsche Städte und Landgemeinden mit mehr als 50 000 Einwohnern vergleichende Übersichten über den Post- und Telegraphenverkehr von 1906 und 1907 sowie in einer vierten Tabelle für 41 Großstädte (über 100 000 Einwohner) eine Gegenüberstellung des Verkehrs im Jahresdurchschnitte von 1902/03 und 1906/07. Von Interesse ist namentlich die dritte Tabelle. Sie zeigt, wieviel aufgelieferte und einge-

gangene Postversendungsgegenstände, Telegramme und Ferngespräche in den 88 deutschen Städten damals durchschnittlich auf den Kopf der Bevölkerung entfielen. Hinsichtlich der aufgelieferten gewöhnlichen Briefsendungen hatten den stärksten Verkehr Berlin mit 342, Erfurt mit 312, Straßburg (Els.) mit 306, den schwächsten Hamborn mit 14, Zabrze mit 35 und Lichtenberg mit 42 Stück. Bei den aufgelieferten gewöhnlichen Paketen standen obenan Dessau mit 22,81, Leipzig mit 16,07 und Erfurt mit 13,06, zu unterst Hamborn mit 0,28, Zabrze mit 0,71 und Königshütte mit 0,75 Stück. Bemerkenswert ist auch, daß in Pforzheim auf den einzelnen Einwohner 4,27 aufgelieferte Briefe und Pakete mit Wertangabe entfielen, während diese Verhältniszahl in keinem anderen Orte 1 erreicht hat. Diese Erscheinung erklärt sich aus der hoch entwickelten Goldindustrie Pforzheims. Zu den Einnahmen an Porto-, Telegramm- und Fernsprechgebühren steuerte im Durchschnitt der einzelne Einwohner bei: in Frankfurt (Main) rund 37 Mark, in Hamburg 35 Mark, in Berlin 32 Mark, dagegen in Kiel 13 Mark, in Beuthen (Oberschl.) 8 Mark und in Rixdorf 5 Mark. Die Tabelle 4 bringt infolge Gegenüberstellung zweier verhältnismäßig weit auseinanderliegender Zeitabschnitte besser, als es die Tabellen 1 und 2 tun, das Anwachsen des Verkehrs zur Anschauung.

---

Deutsches und österreichisches Postrecht: Der Sachverkehr. Ein Beitrag zur Lehre von den öffentlichen Anstalten. Von Dr. Nawiasky. Erster Teil: Die allgemeine Rechtsstellung der Post. Wien 1909, Manz'sche k. und k. Hof-Verlags- und Universitäts-Buchhandlung. — 4,00 Kr.

Der Titel »Deutsches und österreichisches Postrecht« besagt mehr, als der Verfasser geben will. Das Werk beschränkt sich auf die Darstellung des Rechtsverhältnisses zwischen Post und Publikum und unterscheidet dabei Sachverkehr, Personenbeförderung, Telegraphen- und Telephonrecht. Der jetzt vorliegende Band behandelt nur »Die allgemeine Rechtsstellung der Post im Rechte des Sachverkehrs«. Die aus der Benutzung der Post durch das Publikum im Bereiche des Sachverkehrs hervorgehenden Rechte und Pflichten, insbesondere die Vorschriften über die »Garantie« werden späterer Bearbeitung vorbehalten. Der vorliegende Band gibt die Grundlagen für die späteren Teile. Der Verfasser behandelt in ihm die Lehren über die Rechtsquellen, das Regal, den Benutzungszwang, die Betriebspflicht, den Kontrahierungszwang, das Postgeheimnis, das Poststrafrecht und das Strafverfahren. Das Werk wählt die Form der systematischen Darstellung und verdient besondere Beachtung von denen, die sich einem auf wissenschaftlicher Grundlage aufgebauten, systematischen Studium des Postrechts widmen wollen. Ein solches Studium wird durch das Werk umsomehr gefördert, als die stete Gegenüberstellung des deutschen und österreichischen Postrechts den kritischen Blick für die Tragweite der Bestimmungen jedes der beiden Länder schärft.

In der Einleitung sucht der Verfasser das Postrecht dem Privatrechte gegenüber abzugrenzen. Seine dort gegebenen Ausführungen haben besonderen Wert wegen der sorgfältigen Berücksichtigung der hier einschlagenden Theorien, deren Inhalt und Bedeutung knapp und klar wiedergegeben sind. Der Verfasser stellt sich auf den Boden derjenigen Theorie, die die Stellung und den Umfang der Rechte und Pflichten der Post lediglich auf öffentlich-rechtlicher Grundlage aufbaut und erklärt; er führt diese Theorie geschickt durch. Immerhin darf man den Argumenten des Verfassers nicht kritiklos gegenübertreten. So erscheint es unter anderem keineswegs un-

bedenklich, in der auf Gesetz oder Anstaltsordnung beruhenden inhaltlichen Bindung der Vertragsfreiheit der Post und des Publikums »ein spezifisches Charakteristikum der öffentlich-rechtlichen Struktur des Instituts« zu erblicken, wie man auch geteilter Meinung darüber sein kann, ob die Beschränkung der Haftpflicht eine maßgebende Schlußfolgerung auf die rechtliche Natur des Rechtsverhältnisses zwischen Post und Publikum gestattet (Seite 21). Für das deutsche Recht geht der Verfasser nur so weit, zu behaupten, daß die Unterordnung des Postrechts unter das öffentliche Recht vom Standpunkte des positiven deutschen Rechtes auf keine Schwierigkeiten stößt. Diese Ansicht ist aber für das deutsche Recht durchaus nicht unbedenklich. Der Verfasser prüft nicht, ob alle Lücken, die das deutsche Postrecht bei Regelung des Postfrachtrechts gelassen hat, sich lediglich aus dem öffentlichen Rechte ergänzen lassen. Es ist an der bisher in der deutschen Rechtsprechung und Verwaltungspraxis herrschenden Ansicht festzuhalten, wonach der Postfrachtvertrag ein nach privatrechtlichen Normen zu beurteilender Vertrag, die Ansprüche aus Abschnitt II des Postgesetzes privatrechtliche Ansprüche sind, über die die ordentlichen Gerichte zu entscheiden haben. Eine andere Frage ist, ob vor den ordentlichen Gerichten gegen die Postverwaltung Klage auf Abschluß eines Beförderungsvertrags erhoben werden kann. Diese Frage ist — in Übereinstimmung mit dem Verfasser — zu verneinen. (Vgl. hierüber auch den Artikel von Dassel im »Recht« 1910, Seite 560.)

Bei den Ausführungen des Werkes über Postregal und Postzwang ist besonders hervorzuheben, daß der Verfasser bei Prüfung des Begriffs »Brief« und der in Art. 3 des Gesetzes vom 20. Dezember 1899 verwendeten Begriffe »unverschlossene Briefe, Karten, Drucksachen und Warenproben« nicht auf die posttechnischen Begriffe zurückgeht (Seite 93). Er begründet dies damit: es sei unzulässig, die Bestimmung des Umfanges der im Postzwange liegenden Freiheitsbeschränkung dem Reglement und damit der Disposition der Anstalt selbst zu überlassen, wenn man überhaupt an der gesetzlichen Grundlage für jenen Eingriff in die Freiheit festhalten wolle. Dazu ist folgendes zu bemerken. Es ist richtig, daß der Umfang des Postzwanges lediglich aus dem Postgesetze zu bestimmen ist und nicht aus der Postordnung, so daß z. B. alle versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Briefe dem Postzwang unterliegen, auch wenn sie nach der Postordnung von der Beförderung ausgeschlossen sind, z. B. weil sie mehr als 250 g wiegen. Dagegen ist es verfehlt, wenn der Verfasser die in Art. 3 des Gesetzes von 1899 erwähnten »unverschlossenen Briefe, Karten, Drucksachen und Warenproben« als »in das Regal einbezogen« bezeichnet. Art. 3 des Gesetzes von 1899 verbietet nicht allgemein, die gedachten Gegenstände auf andere Weise als durch die Post zu befördern, sondern untersagt nur ihre Beförderung durch die in Art. 3 genannten Anstalten. Aus diesem Grunde kann es bei Auslegung der in Art. 3 gedachten Begriffe nicht darauf ankommen, ob etwa die Postordnung die Beförderung der in Art. 3 genannten Gegenstände nur unter bestimmten Voraussetzungen — z. B. nur bei Auflieferung in bestimmter Form oder in bestimmter Verpackung — zuläßt.

Die Kommentare wird das Werk nicht verdrängen, will es wohl auch nicht. Wer aber seine Kenntnisse des Postrechts vertiefen, namentlich, wer das Postrecht studieren will, wird — gleichviel, welche Stellung er zu den Grundprinzipien des Verfassers im einzelnen einnimmt — an dem Werke nicht vorübergehen dürfen.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

